



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 41]

नई दिल्ली, बुधस्तिवार, अप्रैल 27, 2000/वैशाख 7, 1922

No. 41]

NEW DELHI, THURSDAY, APRIL 27, 2000/VAISAKHA 7, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 अप्रैल, 2000

सं. टीएएमपी/8/99-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पारादीप पत्तन न्यास के पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों के दरों के मान में संशोधन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/8/99-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

...

आवेदक.

आदेश

(अप्रैल, 2000 के 10वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध, दोनों प्रकार के प्रभारों के दरों के मान में आम संशोधन के बारे में पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पीपीटी ने अपने दरों के मान में 1993 में संशोधन किया था। दरों में संशोधन का वर्तमान प्रस्ताव 5 वर्ष के अंतराल के बाद किया जा रहा है। पीपीटी ने यह कहते हुए अपने प्रस्ताव को न्यायोचित ठहराया

है कि इस अवधि के दौरान पत्तन द्वारा दी जा रही विभिन्न सुविधाओं की लागत में काफी वृद्धि हो गई है। पीपीटी यंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन सुविधा स्थापित करने के लिए एशियाई विकास बैंक (एडीबी) से ऋण प्राप्त कर रहा है। इस परियोजना और अन्य विकासात्मक परियोजनाओं के कुछ हिस्से का वित्तपोषण पत्तन के अपने आंतरिक संसाधनों द्वारा किया जाएगा।

3. लागत निर्धारण के ब्यौरे तैयार करने के लिए पत्तन अधिकारियों की एक समिति गठित की गई थी। इस समिति ने पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए संशोधित दरों का सुझाव दिया था। पीपीटी ने प्रस्तावित दरों के संबंध में व्यापार जगत के प्रतिनिधियों के साथ उनके विचारों के लिए चर्चा की थी और इन पर विचार किया गया है।

4. पत्तन ने उल्लेख किया है कि प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय निम्नलिखित महत्वपूर्ण कारकों पर विचार किया गया है :—

- (i) (क) कार्गो की श्रेणियों, और (ख) पोत-संबद्ध प्रमारों का यौक्तिकरण !
- (ii) एडीबी सहायता-प्राप्त कोयला प्रहस्तन संयंत्र के लिए घाटशुल्क लागू करना !
- (iii) प्रयोग में न लाए जाने पर घाट क्रेन के किराया प्रमार को समाप्त करना !
- (iv) कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रमार में संशोधन न करना !
- (v) प्लॉट किराए से संबंधित वर्तमान कुछ शर्तों और निबंधनों तथा प्रक्रिया को सरल बनाना।
- (vi) अधिक यातायात आकर्षित करने के लिए कुछ कार्गो के घाटशुल्क में अधोगामी संशोधन।

5. इस प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच-पड़ताल की गई थी, जिसके आधार पर पीपीटी ने स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने थे और अतिरिक्त सूचना उपलब्ध करानी थी।

6. टीएएमपी द्वारा अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के अनुसार पीपीटी का प्रस्ताव पत्तन के सभी मुख्य प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था। टिस्को, सेल, मैसर्स ऊषा मार्टिन इंडस्ट्रीज, एफएसीओआर, पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड, एमएमटीसी, इंडिया चार्ज क्रोम लिमिटेड और टीएनईबी से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं। इन टिप्पणियों को संक्षेप में नीचे दिया गया है :—

टाटा आयरन एण्ड स्टील कंपनी लिमिटेड (टिस्को)

- (i) लगभग सभी मदों के लिए घाटशुल्क प्रमारों में 25% वृद्धि का प्रस्ताव है।
- (ii) अन्य महापत्तनों की तुलना में पीपीटी में वर्तमान घाटशुल्क प्रमार काफी अधिक हैं।
- (iii) पीपीटी में आयातित कोयला, कोक और चूना-पत्थर के लिए घाटशुल्क सीएचपीटी और वीपीटी की तुलना में लगभग 300% से अधिक है।

- (iv) इसी प्रकार मिश्र धातु के निर्यात के लिए पीपीटी में प्रभार वीपीटी की तुलना में 400% से भी अधिक है और सीएचपीटी की तुलना में 200% से भी अधिक है ।
- (v) खनिजों के निर्यात के लिए पीपीटी में प्रभार वीपीटी और सीएचपीटी की तुलना में 500% से भी अधिक है ।
- (vi) कच्ची सामग्री, खनिजों और मिश्र धातुओं के लिए पीपीटी में घाटशुल्क वीपीटी और सीएचपीटी के समान स्तर पर तर्कसंगत होने चाहिए, क्योंकि उनका लौह और इस्पात उद्योग पर सीधा प्रभाव पड़ता है, जोकि भारी मंदी का सामना कर रहा है ।
- (vii) पत्तन प्रभारों में किसी भी वृद्धि का लौह और इस्पात तथा संबद्ध उद्योगों पर बुरा प्रभाव पड़ेगा ।

स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लि० (सेल)

- (i) प्रस्तावित दरों में भारी वृद्धि के लिए उन्हें कोई तर्कसंगत स्पष्टीकरण दिखाई नहीं देता ।

मैसर्स ऊषा मार्टिन इंडस्ट्रीज (यूएमआई)

- (i) उन्होंने स्क्रेप के लिए घाटशुल्क प्रभारों को 55/-रुपए प्रति मी०टन से घटाकर 50/-रुपए प्रति मी०टन किए जाने का स्वागत किया है, लेकिन इस्पात उद्योग के लिए इसे अभी अपर्याप्त माना है ।
- (ii) कोक और चूना-पत्थर के लिए घाटशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के कारण लागत में बढ़ोतरी हो जाएगी और यह प्रतिस्पर्धी नहीं होगी ।

मिश्र धातु निगम लिमिटेड (एफएसीओआर)

- (i) यद्यपि, चार्ज क्रोम/हाई कार्बन फैरो क्रोम पर 150/-रुपए प्रति मी०टन के घाटशुल्क में वृद्धि करने के लिए कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है, फिर भी मिश्र धातु के मंदे अंतर्राष्ट्रीय बाजार के मददेनजर इसमें कमी करने का मामला बनता है ।
- (ii) कोयला/कोक के लिए घाटशुल्क को 55/-रुपए प्रति मी०टन से बढ़ाकर 65/-रुपए प्रति मी०टन करने की प्रस्तावित वृद्धि से उत्पादन लागत में वृद्धि हो जाएगी ।
- (iii) ईओयू के कार्गो के भंडारण के लिए पट्टे पर दिए गए/दिए जाने वाले क्षेत्र के लिए अग्रिम किराया प्रभार पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए ।

- (iv) ईओयू को पोत-संबद्ध प्रमारों का सुगतान प्रारंभिक बर्थिंग की तारीख अथवा माल के लदान/उतराई प्रचालन के दौरान अथवा पोत के प्रस्थान के तत्काल करने की छूट होनी चाहिए ।
- (v) प्लॉट किराए/निर्यात कार्गो की लागत को वर्तमान 1000/—रुपए प्रतिमाह से बढ़ाकर 2000/—रुपए प्रतिमाह तक दुगुना किए जाने के पीपीटी के प्रस्ताव से निर्यातकों पर अतिरिक्त बोझ बढ़ जाएगा ।
- (vi) पीपीटी में अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी) स्थापित करने के लिए कार्रवाई की जा सकती है, क्योंकि इससे उड़ीसा से निर्यात में बढ़ोतरी होगी ।
- (vii) अन्य पत्तनों की तुलना में वर्तमान प्रमार अधिक हैं । इन प्रमारों को अन्य पत्तनों के साथ समान स्तर पर व्यवस्थित करने का मामला बनता है ।
- (viii) राज्य से निर्यातों में वृद्धि करने के लिए 100% ईओयू को एक अलग रियायती प्रशुल्क अवश्य दिया जाए ।

मैसर्स प्राशदीप फास्फेट्स लिमिटेड (पीपीएल)

- (i) पत्तन ने दरों के मान में संशोधन का प्रस्ताव करते समय कोई ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत नहीं किए हैं । उर्वरक कच्ची सामग्री की दर वर्तमान 60/—रुपए प्रति मी०टन से बढ़ाकर 75/—रुपए प्रति मी०टन करने के प्रस्ताव का कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि उर्वरक एक आवश्यक वस्तु है ।
- (ii) तेजाब, चरबीदार तेजाब और अमोनिया सहित द्रव बल्क के लिए वर्तमान 65/—रुपए प्रति मी०टन से बढ़ाकर 75/—रुपए प्रति मी०टन करने की प्रस्तावित वृद्धि औचित्यपूर्ण नहीं है, क्योंकि रासायनिक उर्वरकों के उत्पादन के लिए यह एक प्रमुख कच्ची सामग्री है ।
- (iii) एक माह का अतिरिक्त किराया जमा करने संबंधी प्रस्ताव औचित्यपूर्ण नहीं है । वर्तमान सुविधाओं में कमी करने की बजाए जेटी में पोत बर्थिंग के संबंध में यथास्थिति बनाई रखी जानी चाहिए ।
- (iv) पत्तन, पीपीएल द्वारा सामान्य बर्थ का प्रयोग किए जाने की स्थिति में कैप्टिव बर्थ के लिए लागू दर पर वसूली करने की बजाए सामान्य कार्गो बर्थ पर लागू अनुसूची दर पर घाटशुल्क वसूल कर रहा है । यह उचित नहीं है ।

- (७) पीपीएल, पीपीटी का एक प्रमुख ग्राहक है, बहुद्देशीय बर्थ में प्रहस्तन किए जाने वाले पीपीएल के द्रव कार्गो को पीपीएल द्वारा प्रतिवर्ष कुल प्रहस्तन की गई मात्रा के साथ जोड़ा जाना चाहिए, ताकि पीपीएल दरों की स्लाइडिंग प्रणाली के आधार पर कुछ सीमांतिक राहत प्राप्त कर सके ।

एमएमटीसी लिमिटेड

- (i) अयस्क प्रहस्तन परिसर के माध्यम से लौह अयस्क के निर्यात पर कार्गो-संबद्ध प्रमारों में किसी भी वृद्धि का मामला नहीं बनता है । पीपीटी में वर्तमान प्रमार सीएचपीटी और एमओपीटी पत्तनों के प्रमारों से पहले ही अधिक है ।
- (ii) चक्करदार और लम्बे रेल मार्ग के कारण पीपीटी से निर्यात की लागत अधिक ऊँची है । प्रहस्तन प्रणाली में कमियों के कारण एमएमटीसी को बहुत अधिक विलम्ब शुल्क का भुगतान करना पड़ता है । इसलिए, पत्तन प्रमारों में किसी भी वृद्धि से पीपीटी से निर्यात पर प्रभाव पड़ेगा ।
- (iii) अंतर्राष्ट्रीय इस्पात उद्योग में मन्दे के मददेनजर निर्यात की लागत में आगे कोई वृद्धि नहीं होनी चाहिए ।
- (iv) पीपीटी में पोत-संबद्ध प्रमार बहुत अधिक हैं और इसलिए उनमें वृद्धि किए जाने की आवश्यकता नहीं है ।

मैसस इंडियन चार्ज क्रोम लिमिटेड (आईसीसीएल)

- (i) मिश्र धातुओं और अन्य संसाधित अयस्कों के लिए घाटशुल्क में कोई वृद्धि करने का औचित्य नहीं है ।
- (ii) किसी प्रकार के आयातित कोयले/कोक पर घाटशुल्क में वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है ।

तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) दरों के मान में किसी प्रकार के प्रशुल्क संशोधन से टीएनईबी पर गंभीर वित्तीय प्रभाव पड़ेगा

7. इस मामले में पीपीटी में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी । संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल)

- (i) यदि प्रयोक्ताओं ने पीपीटी या सीएचपीटी में सीधे आयात आरंभ कर दिया तो पीपीटी में कोयला यातायात कम हो जाएगा । पीपीटी को कोयला यातायात को बनाए रखने (और आकर्षित करने) के लिए प्रतिस्पर्धी दरें लागू करनी चाहिए । जबकि वे प्रशुल्क में वृद्धि करना चाहते हैं, इस पर पुनर्विचार किया जाना आवश्यक है ।
- (ii) स्लाइडिंग मान में केवल दो स्लैब हैं, जबकि उच्चतर स्तर में अधिक स्लैब होने चाहिए ।

तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) औसत प्रशुल्क वृद्धि 25% हो सकती है। परंतु, वितरण एकसमान नहीं है, यह 10% से 100% तक विस्तारित है। उनकी अधिकतर मदें 50% से अधिक ऊपर हैं। इसका अर्थ है कि टीएनईबी के लिए 13 करोड़ रुपए का अधिक व्यय होगा। यदि उनकी अपेक्षाएं (एन्नौर के विकसित होने पर) हिसाब में ली जाती हैं, तब उनका व्यय 15 अथवा 16 करोड़ रुपए हो सकता है। इस स्थिति में उन्हें कोयले के सीधे आयात पर विचार करना होगा और वह सस्ता पड़ेगा तथा कोयले की गुणवत्ता भी बेहतर होगी।

पारादीप फास्फेट लिमिटेड (पीपीएल)

- (i) टीएएमपी औचित्य की जांच करने के लिए लागत निर्धारण के ब्यौरे तैयार कर सकता है।
- (ii) उर्वरक कच्ची सामग्री में भारी वृद्धि करने का प्रस्ताव किसानों को प्रभावित करेगा।
- (iii) अलग-अलग पत्तनों द्वारा अलग-अलग दरें अपनाई गई हैं। क्या यह संभव नहीं है कि एक साझा तर्कसंगत उर्वरक प्रहस्तन दर अपनाई जाए।
- (iv) उर्वरक कच्ची सामग्रियों में 'शुष्क' और 'गीली' कच्ची सामग्री का अंतर नहीं होता। सभी को केवल एक 'कच्ची सामग्रियां' माना जाए।
(पीपीटी के अध्यक्ष ने कहा है कि वे 'उर्वरकों' को छोड़ देंगे। उनमें कोई वृद्धि नहीं होगी। पीपीटी केवल 'उर्वरक कच्ची सामग्री' दर में वृद्धि करेगा।)
- (v) उनकी विशेष स्थिति को देखते हुए उन्हें कैपिटल बर्थ के लिए भी सामान्य बर्थ में प्रहस्तन किए गए कार्गो के समान दर ढांचा प्रदान किया जाए।
- (vi) जहां तक किराए का संबंध है, पत्तन ने एक महीने के अतिरिक्त किराए के लिए कहा है। पीपीटी को यह कार्रवाई छोड़ देनी चाहिए और यथास्थिति बनाए रखनी चाहिए।

टाटा आयरन एंड स्टील कंपनी लिमिटेड (टिस्को)

- (i) निर्यात संबंधी मदें
- (क) इस्पात उद्योग में मूल्यों में असाधारण गिरावट आई है और वे तंगहाली में हैं।
- (ख) पीपीटी के मार्जिन अच्छे हैं।
- (ग) पीपीटी की दरें काफी कम हैं।
- (घ) पीपीटी की दरें पहले ही काफी अधिक हैं और उन्हें पुनर्विचार करना चाहिए तथा आगे वृद्धि नहीं करनी चाहिए।

आयात संबंधी मदें

- (क) चूना-पत्थर और कोयले के लिए सभी जगहों पर घाटशुल्क समान हैं और केवल पीपीटी में अलग-अलग हैं।

(ख) दरें पहले ही बहुत अधिक हैं । वे इनमें आगे वृद्धि करना चाहते हैं ।

कोयला

(क) पीपीटी कोयला ग्रहस्तन से 4.52 करोड़ रुपए कमाता है और 25% की छूट देता है ।

(ख) कोयला और चूना-पत्थर-पीपीटी 5,00,000 जम्मा 5,00,000 टन का ग्रहस्तन करता है तथा 6.25 करोड़ रुपए कमाता है । लेकिन स्लैब दर में कोई छूट नहीं देता ।

(ii) न केवल कार्गो-विशेष के आधार पर अथवा बर्थ-विशेष के आधार पर, बल्कि प्रयोक्ता-विशेष के आधार पर भी रियायतें दी जाएं ।

(iii) केवल मुद्रास्फीति समायोजित करने की बात न करके, बल्कि अकुशलता में सुधार करने पर भी विचार करना चाहिए ।

स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल)

(i) वीपीटी और हल्दिया को अवस्थिति का लाभ प्राप्त है । वीपीटी में उन्हें बहुत अधिक लागत और रेल परिवहन का भुगतान करना पड़ता है । प्रशुल्क में कोई भी वृद्धि करने से यह बहुत महंगा हो जाएगा ।

(ii) क्रोम भी एक मिश्र धातु है । इसे अलग कार्गो के रूप में सूचीबद्ध किए जाने की आवश्यकता नहीं है ।

(iii) हम टिस्को द्वारा उठाए गए सभी मुद्दों से सहमत हैं ।

(iv) प्लॉटों का प्रतिमाह किराया लघुतम इकाई है । इसे यदि 'साप्ताहिक' नहीं तो 'पाक्षिक' किया जा सकता है ।

(v) 100% ईओयू के लिए एक अलग अतिरिक्त प्रशुल्क होना चाहिए ।

एमएमटीसी लिमिटेड

(i) पीपीटी में माल लदान का समय अधिक है, जबकि सीएचपीटी/वीपीटी में यह 1 दिन है तो पीपीटी में 3 दिन है । वे दरों में वृद्धि को वहन नहीं कर सकते ।

(ii) अर्थव्यवस्था में मंदा है । निर्यातों में गिरावट आई है । दरें बढ़ाने के लिए यह उपयुक्त समय नहीं है ।

(iii) हमारी वसूली 750/-रुपए प्रति मीटन है । इसमें लगभग 500/-रुपए रेलवे और पत्तन को चले जाते हैं । अन्य सभी खर्चों को पूरा करने के लिए हमारे पास केवल 250/-रुपए बचते हैं ।

(iv) पिछले 5 वर्षों में रेलवे ने दरों में 280% की वृद्धि की है । पत्तन ने दरों में 25% वृद्धि की है । इस प्रकार, कुल मिलाकर सेल पर कुल भार अधिक बढ़ गया है ।

(v) सेल से अधिक यातायात के लिए कहा जाए, दरें न बढ़ाई जाएं ।

- (vi) यदि पत्तन खनन की लागत को मानती है, तब सीमा रेखा ऋणात्मक हो जाएगी ।
(पीपीटी के अध्यक्ष ने कहा है कि वे लौह-अयस्क संबंधी पत्तन देयताओं में वृद्धि नहीं कर रहे हैं, यह अन्यो के समान ही है । पीपीटी लौह अयस्क को पहले दी गई केवल कुछ रियायतें वापस ले रहा है ।)

मैसर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया

- (i) सीओपीटी लंगरगाह प्रचालन के लिए पत्तन देयताएं नहीं लगाता । वे केवल प्रवेश शुल्क वसूल करते हैं । उन्हें भी यह सुविधा दी जाए ।
(ii) लंगरगाह प्रचालन में कोई पत्तन सुविधा प्रयोग नहीं की जाती, इसलिए पत्तन देयता माफ की जाए अथवा रियायती दर पर वसूल की जाए ।
(iii) पीपीटी में सहायता कार्यों के लिए निःशुल्क 45 दिवस की अवधि बहुत अधिक है ।
(iv) विनिमय दर घटबढ़ ने पीपीटी को 1993 से अप्रत्याशित लाभ दिया है । उससे तुलना करते हुए पोत-संबद्ध प्रभारों में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए ।

8. इसके प्रत्युत्तर में पीपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं :-

- (i) पारादीप कोई स्थापित पुराना शहर नहीं है । पीपीटी अभी भी ढांचागत विकास कर रहा है । उनकी संपदा परिसंपत्ति और देयता, दोनों किस्म की हैं । इस विशेषता को ध्यान में रखा जाए ।
(ii) लागत में वृद्धि मद के आधार पर अनुमानित थी और यह अनुमान सामान्य नहीं था ।
(iii) किसी प्रकार का लाभ मार्जिन नहीं है ।
(iv) जहां तक एशियाई विकास परियोजना का संबंध है, 'नई परियोजना' से सामान्य अभिप्राय 'नया कार्गो' का प्रहस्तन करने से है । तथापि, यहां पर 'नई परियोजना' है और कार्गो 'पुराना' है । पीपीटी को पुराने बर्त में राजस्व आय में हानि होगी, परंतु एडीबी परियोजना के लिए ऋण की किस्त और ब्याज का भुगतान करना होगा । इस विशेषता को ध्यान में रखा जाए ।
(v) टीएनईबी थर्मल कोयला के प्रहस्तन के लिए अनेक गैर-सांविधिक प्रभारों का भुगतान करता है । एमओएचकी स्थापना होने पर उन्हें काफी बचत होगी ।
(vi) कोयला प्रहस्तन के लिए केवल घाटशुल्क में परिवर्तन किया गया है । प्लॉट किराए में परिवर्तन नहीं किया गया है ।
(vii) इस समय टीएनईबी 262/-रुपए प्रति मी०टन व्यय करता है । एडीबी परियोजना के बाद वे केवल 178/-रुपए प्रति मी०टन व्यय करेंगे ।
(viii) यदि वे पीपीटी की बजाय पीपीटी में रेल द्वारा कोयला लाते हैं, उन्हें 90/-रुपए प्रति मी०टन की बचत होगी ।

- (ix) आजकल लौह अयस्क संयंत्र कोयले का भी प्रहस्तन करते हैं । लौह अयस्क और कोयले के लिए अलग-अलग दरें हैं । यह अधिक उचित होगा कि यांत्रिक प्रहस्तन के लिए एक दर और परम्परागत प्रहस्तन के लिए दूसरी दर होनी चाहिए ।

9. संयुक्त सुनवाई के पश्चात् प्रस्ताव कुछ और प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था, क्योंकि उनसे पहले परामर्श नहीं किया जा सका था । मैसर्स जे.एम. बक्शी एंड कंपनी, कलिंगा स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन और बीपीसीएल से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं । इन टिप्पणियों को नीचे संक्षेप में दिया गया है:

मैसर्स जे.एम. बक्शी एंड कंपनी

- (i) यदि अग्रिम भुगतान न करने के लिए कोई "उचित कारण" है तो ब्याज की वसूली नहीं की जानी चाहिए ।
- (ii) चूंकि, किराया अग्रिम तौर पर वसूल किया जाता है, इसलिए "एक महीने का अतिरिक्त किराया" वसूल नहीं किया जाना चाहिए ।
- (iii) किसी हार्बर जहाज के किराए के रूप में न्यूनतम 2 घंटे के लिए प्रभार देय होंगे । इस खंड को पाद-टिप्पणी से हटाया जाए ।
- (iv) चूंकि, बर्थ किराया 24 घंटे अथवा उसके किसी भाग के लिए दिया जाता है, इसलिए यह स्पष्ट किया जाना चाहिए कि स्थिति बदल जाने के दिन पोत द्वारा बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान किया जाए ।
- (v) जिन जहाजों को पत्तन में भीड़/बर्थ की अनुपलब्धता के कारण लंगरगाह से अन्यत्र भेज दिया जाता है, उनसे पत्तन देयताएं वसूल नहीं की जानी चाहिए ।
- (vi) यह स्पष्ट किया जाए कि बर्थ से पहली बार शिफ्टिंग के लिए फायलिटीज प्रभारों का 10% अथवा 50% वसूल किया जाएगा ।
- (vii) उपस्कर की अनुपलब्धता के कुल घंटों को 8 घंटों में से कम किया जाए और शिफ्ट की शेष अवधि के लिए सम्मानुपातिक प्रभार देय होने चाहिए ।

कलिंगा स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन

- (i) यदि पत्तन की प्रचालन आवश्यकता के कारण पोत को स्थानांतरित किया जाता है, तब वसूल किया जाने वाला कोई स्थानांतरण प्रभार न लगाया जाए और स्थानांतरण प्रभार के रूप में 10% से अधिक स्थानांतरण प्रभार न लगाने पर विचार किया जाए ।
- (ii) ब्याज वसूल करने के प्रयोजनार्थ छूट की अवधि सहित 18% ब्याज वसूल करने के कारण का विशेष उल्लेख किया जाए ।
- (iii) पट्टा अवधि के लिए प्रारम्भिक अग्रिम वसूल नहीं किया जाना चाहिए ।
- (iv) अन्य महापत्तनों में प्रचलित के अनुसार तैयारी के लिए 2 घंटे की बजाय 3 घंटे के समय के लिए अनुरोध किया जाता है ।

- (v) स्थिति बदल जाने के दिन के लिए बर्थ किराया प्रभार स्पष्ट दिखाई नहीं देते, इन्हें और सही रूप से स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है ।
- (vi) यदि पत्तन सुविधा के लिए किसी पोत को बाहर खींचा जाता है, तब जैसाकि उल्लेख किया गया है कोई प्रभार नहीं लगाए जाने चाहिए ।
- (vii) जब लैशिंग सहित कार्गो का लदान होने पर 2 घंटे के भीतर प्रस्थान के लिए पोत की तैयारी का प्रावधान विद्यमान है, तब पत्तन द्वारा योजनाबद्ध ऐसे अनुमानित नौवहन संचलन के लिए पोत को दंडित नहीं किया जाना चाहिए ।

मैसर्स भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)

- (i) यह वांछनीय है कि आईओसी और एचपीसी जैसे उद्योग के अन्य सदस्यों की एक बैठक बुलाई जाए ताकि इस मामले पर विस्तृत चर्चा की जा सके और सभी इसे समझ सकें ।

10. संयुक्त सुनवाई के दौरान किए गए विचार-विमर्श के आधार पर पीपीटी ने अपने प्रस्ताव को संशोधित कर दिया है । पीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन का सारांश नीचे दिया गया है :-

(i) कार्गो-संबद्ध प्रभार

घाटशुल्क

- (क) क्रम सं. 15 पीओएल और पदार्थ
2.0 मिलियन टन प्रतिवर्ष से अधिक के लिए 5/-रुपए प्रति मी0टन की छूट दी जाएगी ।
- (ख) क्रम सं. 16 एसबीएम के माध्यम से पीओएल
पूर्व प्रस्तावित 10/-रुपए के स्थान पर 15/-रुपए ।

(ii) पोत-संबद्ध प्रभार

बर्थ किराया

- (क) बर्थ किराया के लिए उल्लिखित दरें पहले 24 घंटे की अवधि के लिए हैं और तत्पश्चात यही दरें घोषित प्रत्येक 12 घंटे की अवधि के लिए लगाई जाएंगी ।
- (ख) पोत द्वारा प्रस्थान के लिए तैयारी का गलत संकेत देने अथवा पत्तन संकेत केन्द्र को इस संबंध में सूचित करने पर, जबकि वह वास्तव में प्रस्थान के लिए तैयार नहीं है, उस स्थिति में ऐसे गलत संकेत के लिए एक दिन का बर्थ किराया दण्ड के रूप में वसूल किया जाएगा ।

(iii) शर्तें और निबंधन

- (क) रात्रि नौवहन अवधि सायं 6 बजे से प्रातः 6 बजे अथवा उपसंरक्षक द्वारा समय-समय पर अधिसूचित की जाने वाली अवधि होगी ।

- (ख) किसी शब्द के अर्थ या कार्यक्षेत्र के संबंध में कोई विवाद होने की स्थिति में अध्यक्ष, पीपीटी का निर्णय अंतिम रूप से माना जाएगा । तथापि, ऐसे सभी मामलों में यह टीएएमपी के निर्णयधीन होगा, यदि कोई विवाद उन्हें सौंपा जाता है ।
- (ग) अपेक्षित सेवाओं के संबंध में सभी देयताओं का मांग के अनुसार अग्रिम भुगतान किया जाएगा । बिना उचित कारण के विलंब से भुगतान की जाने वाली सभी मांगों पर 20% की दर पर साधारण ब्याज लगेगा ।
- वापसी के मामलों के लिए प्रचलित जांच सूची के अनुसार पत्तन को सभी संबंधित दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने से 7 दिन समाप्त हो जाने के बाद पत्तन प्रयोक्ताओं को वापसी में विलंबों के लिए उसी दर पर ब्याज देय होगा ।
- (घ) जहां आवश्यक हो, लैशिंग सहित कार्गो कार्य पूरा होने के 2 घंटे बाद भी यदि पोत प्रस्थान करने में असफल रहता है और परिणामस्वरूप प्रतीक्षारत अन्य पोत को बर्थ ग्रहण करने में विलम्ब होता है, तब विदेश जाने वाले पोतों पर 100/-अमरीकी डालर प्रति घंटा और तटीय पोतों पर 3000/-रुपए प्रति घंटा की दर पर दंडात्मक बर्थ किराया देयता वसूल की जाएगी ।

(iv) पायलिटिज और टॉवेज

पायलिटिज और टॉवेज में दो टग का प्रयोग करते हुए एक बार प्रवेश और एक बार निर्गम संचलन शामिल होता है । जिन मामलों में दो से अधिक टग की आवश्यकता होती है, तब अतिरिक्त टग के लिए किराया प्रमारों का भुगतान खंड 5.0 "प्लोटिंग क्राफ्ट्स के लिए किराया प्रमार" के अनुसार किया जाएगा ।

11. (i) पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि कोकिंग कोयले के आयात और थर्मल कोयले के निर्यात के लिए उपलब्ध मात्रा संबंधी छूट द्रव बल्क पर भी लागू करने का प्रस्ताव है ।
- (ii) प्रशुल्क में प्रस्तावित संशोधन में प्रतिशत वृद्धि मद-प्रति-मद और कार्गो से पोत-संबद्ध प्रमारों के मामले में अलग-अलग है । इस समय इस संबंध में एकरूपता बनाए रखना कठिन है ।

12. पीपीटी में कोयले के संचलन के लिए पत्तन संबद्ध प्रमारों में कमी करने के लिए टीएनईबी ने एक प्रस्ताव अलग से भेजा है । इसे पीपीटी में संयुक्त सुनवाई के एक भाग के रूप में लिया गया था । यह उल्लेख किया गया था कि पीपीटी वैगन से उतराई और पत्तन-बाह्य परिवहन से संबंधित लागत का विशिष्ट ब्यौरा देगा तथा उल्लिखित गैर-सांविधिक प्रमारों के संबंध में भी सूचना देगा । तथापि, थर्मल कोयला सहित वस्तुवार प्रतितन घाटशुल्क लागत दर्शाने वाला एक विवरण संशोधित प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किया गया था । पीपीटी ने वैगन उतराई और पत्तन-बाह्य परिवहन से संबंधित लागतों का ब्यौरा अंतिम चर्चाओं के दौरान आखिरी क्षणों में दिया है ।

13. यह निर्णय किया गया था कि टीएनईबी के प्रस्ताव का दरों के मान के आम संशोधन के एक भाग के रूप में निपटान किया जाए । मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड द्वारा दाखिल एक मामले से संबंधित

टीएमपी के दिनांक 13 अप्रैल, 1999 के आदेश सं० टीएमपी/1/97-पीपीटी के मद्देनजर लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए प्रमारों के संशोधन को संशोधित करने के लिए भी पीपीटी से एक अन्य प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। पत्तन ने 58/-रुपए प्रति मी०टन के समेकित प्रमार को निम्नवत विभाजित किया है :-

- | | | | |
|------|----------------------------------|---|----------------------|
| (i) | लौह अयस्क के लिए पोत लदान प्रमार | : | 30/-रुपए प्रति मी०टन |
| (ii) | लौह अयस्क के लिए टिपलिंग प्रमार | : | 28/-रुपए प्रति मी०टन |

14. पीपीटी ने लौह अयस्क के संबंध में दरों के मान को 70/-रुपए प्रति मी० टन संशोधित करने का प्रस्ताव किया था और हमारे आदेश के संदर्भ में निम्नानुसार विभाजित करने का प्रस्ताव किया है :-

- | | | | |
|------|---------------------------------|---|----------------------|
| (i) | लौह अयस्क के लिए पोतलदान प्रमार | : | 40/-रुपए प्रति मी०टन |
| (ii) | लौह अयस्क के लिए टिपलिंग प्रमार | : | 30/-रुपए प्रति मी०टन |

(1 मिलियन से अधिक पोतलदान के लिए 5/-रुपए प्रति मी०टन की दर पर और 2 मिलियन टन प्रतिवर्ष से अधिक पोतलदान के लिए 15/-रुपए प्रति मी०टन की दर पर पोतलदान प्रमारों में छूट दी जाएगी।)

15. यह निर्णय किया गया था कि उपर्युक्त प्रस्ताव पर पीपीटी के दरों के मान के आम संशोधन अर्थात् इस मामले के साथ विचार किया जाएगा।

16. इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान देने के आधार पर संबंधित मुद्दों का नीचे विश्लेषण किया गया है :-

- (i) पीपीटी ने एक व्यापक प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव तैयार करने के लिए अच्छा प्रयास किया है। यद्यपि, हम ऐसे व्यापक प्रस्तावों पर बल नहीं देते रहे हैं, पत्तन प्रयोक्ता ऐसे प्रस्तावों के पक्ष में कहते रहे हैं, ताकि संशोधन के एक बार के कुल प्रभाव का मूल्यांकन किया जा सके। फिर भी, प्रशुल्कों के संशोधन के लिए टुकड़ों में प्रस्तावों को स्वीकार करने की हमारी इच्छा के बावजूद पत्तन न्यासों ने ऐसे व्यापक प्रस्तावों को देर से स्वीकार करना आरंभ किया है। प्रशुल्क संशोधन के लिए हाल में टीपीटी और सीएचपीटी से दो बहुत अच्छे व्यापक प्रस्ताव प्राप्त हुए थे, जिनके संबंध में निर्णय किया गया है। पीपीटी ने अपना व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एमओपीटी से भी पोत-संबद्ध प्रमारों के संशोधन के लिए एक व्यापक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। इस पृष्ठभूमि में, पीपीटी का वर्तमान प्रस्ताव, जो कि प्राप्त होने वाला संभवतः प्रथम प्रस्ताव है, एक नई शुरुआत आरंभ करने वाला माना जा सकता है।

जबकि व्यापक प्रस्ताव संशोधन के एक बार में कुल प्रभाव का मूल्यांकन करने का अवसर प्रदान करते हैं और लागतों के आवंटन को परस्पर मिल जाने से रोकते हैं, इसे मुआवजा देने के सिद्धांत को सच्चे अर्थों में अपनाने का संघर्ष करने वाला नहीं कहा जा सकता। कार्यकलाप के अनुसार प्रशुल्क संशोधन न होने के कारण लागत — केन्द्रवार आंकड़ा तैयार

नहीं होता, जिसके कारण परस्पर आर्थिक सहायता के संघटक की जांच नहीं हो पाती । इसलिए, वस्तुतः यह संभव है कि किसी व्यापक प्रस्ताव के सहायतार्थ लागत-केन्द्रवार परिकलन भी होने चाहिए । इस समय, हमारे पास ऐसे प्रस्तावों की जांच-पड़ताल करने के लिए (व्यावसायिक) सहायक कर्मचारी नहीं हैं । इसी प्रकार, अनेक पत्तन न्यासों के पास ऐसे लागत-केन्द्रवार प्रस्तावों के लिए सहायक आंकड़े नहीं होते हैं ।

(ii) इस मामले में पीपीटी ने कार्यकलापवार आंकड़े उपलब्ध कराने का प्रयास किया है । परंतु, सूचना के प्रस्तुतिकरण में अन्तर है । इन अंतरों के कारण और परिकलनों में कुछ आधारभूत परिवर्तन किए जाने के कारण कार्यकलापवार विचार करना हमारे लिए संभव नहीं हो सका; इसके लिए संशोधन संबंधी भारी कार्य करना पड़ेगा, जिसके लिए हमारे पास संसाधन नहीं हैं, जैसाकि हम पहले उल्लेख कर चुके हैं । पत्तन को भी पुनः परिकलन तैयार करने के लिए समय की आवश्यकता होगी । इसलिए, यह प्रस्ताव किया जाता है कि संशोधन समग्र विचारों को ध्यान में रख कर किया जाए, जिसमें प्रशुल्कों के दो प्रमुख समूहों अर्थात् कार्गो-संबद्ध और पोत-संबद्ध के बीच विभाजन किया गया हो ।

(iii) (क) यह प्रस्ताव कोयले के यांत्रिक प्रहस्तन की शुरुआत के लिए 900 करोड़ रुपए की एडीबी वित्तपोषित परियोजना से प्रेरित है । हमारे विचार में, पीपीटी के लिए यह उचित नहीं होगा कि वे एक कार्गो से जुड़ी इतनी बड़ी एक परियोजना से प्रशुल्कों के आम संशोधन को जोड़ें । इस (बड़े) निवेश को शामिल करने से अन्य कार्गो की लागत अनावश्यक रूप से जुड़ जाएगी ।

एडीबी वित्तपोषित परियोजना को कोयले के लिए एक अलग स्वतः पूर्ण मद मानना वांछनीय होगा । केवल कोयले के लिए लागत निर्धारण ब्यौरा तैयार किया जा सकता है, ताकि कोयले के लिए एक अलग प्रशुल्क निर्धारित किया जा सके । यह परियोजना अभी पूरी नहीं हुई है, इसके अप्रैल, 2001 तक चालू किए जाने की संभावना है । इसे देखते हुए, पीपीटी के पास अभी भी ब्यौरे तैयार करने और अलग लागत निर्धारण देने के लिए समय है ।

(ख) इस समय कोयले का प्रहस्तन अंशतः लौह अयस्क के लिए स्थापित लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) द्वारा अंशतः हस्तचालित किया जाता है । इसलिए, कोयले पर अलग से विचार करने पर आईओएचपी के संबंध में कठिनाइयां होंगी, प्रति टन लागत में वृद्धि हो सकती है । पीपीटी ने इस कठिनाई को स्पष्ट नहीं किया है, जो कि एक अन्य कारण है कि हम इसे ज्यों का त्यों क्यों स्वीकार नहीं कर सकते ।

(ग) संयुक्त सुनवाई में पीपीटी महानदी कोलफील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल) और तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टीएनईबी) के साथ विचार-विमर्श करने और एक पूरक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए सहमत था । यह कार्य अभी तक नहीं किया गया ।

- (घ) एडीबी वित्तपोषित परियोजना से संबंधित ब्यौरों में 'मरम्मत और अनुरक्षण' जमा 'मूल्यहास' संबंधी प्रावधान परियोजना में निवेशित पूंजी का दुगुना हो जाएगा । यह स्थिति कुछ असामान्य है और स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता होगी ।
- (ङ) एडीबी वित्तपोषित परियोजना से संबंधित ब्यौरों में "मजूरी" पर व्यय में 25% की वृद्धि दर्शायी गई है । यह असाधारण बात है कि जो परियोजना 'यंत्रीकरण' पर ध्यान केंद्रित कर रही है, उसके यहां मजूरी में इतनी अधिक वृद्धि हो रही है । इस को भी पुनः स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता होगी ।
- (च) संयुक्त सुनवाई के समय एडीबी वित्तपोषित परियोजना के बारे में पीपीटी द्वारा यह असाधारण घोषणा की गई थी :- "यह 'नई परियोजना - नया कार्गो' का मामला नहीं है; 'यह नई परियोजना, पुराना कार्गो' का मामला है ।" इस घोषणा से परियोजना की व्यवहार्यता के बारे में संदेह उत्पन्न होता है । इसलिए, पीपीटी से यह पता करना लाभदायक होगा कि परियोजना की स्वीकृति के समय उसका आईआरआर क्या था, और अब क्या है ।
- (छ) एडीबी वित्तपोषित परियोजना को अलग रखने के प्रस्ताव के अनुसार परियोजना से संबंधित 'मूल्यहास' के आंकड़ों को भी हमने शामिल नहीं किया है ।
- (ज) संयुक्त सुनवाई के समय टीएनईबी द्वारा अनेक गैर-सांविधिक प्रमारों का मुग्तान किए जाने के संबंध में उल्लेख किया गया था । पीपीटी की ओर से यह दावा किया गया था कि नई प्रणाली से यह सब समाप्त हो जाएगा और टीएनईबी को संपूर्ण बचत होगी । पीपीटी कोयले के लिए एक अलग प्रशुल्क का प्रस्ताव करते समय उन्हें शामिल कर सकता है ।
- (झ) पीपीटी संयुक्त सुनवाई के समय 'लौह-अयस्क' और 'कोयला' के संबंध में न करके बल्कि 'यांत्रिक प्रहस्तन' और 'परंपरागत प्रहस्तन' के लिए अलग प्रशुल्कों के संबंध में बातचीत करने का इच्छुक था । अनुवर्ती चर्चाओं में पीपीटी ने स्पष्ट किया था कि इस मुद्दे पर भ्रम की स्थिति थी, क्योंकि कोयला प्रहस्तन के लिए तीन अलग-अलग दरें थीं - कोयले का परंपरागत प्रहस्तन, आईओएचपी में कोयले का यांत्रिक प्रहस्तन और चालू की जाने वाली नई एडीबी परियोजना में कोयले का यांत्रिक प्रहस्तन । दूसरे शब्दों में, आईओएचपी में लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए एक दर तथा कोयले के प्रहस्तन के लिए दूसरी दर होगी । वस्तुतः, आईओएचपी में यह व्यवस्था इस दृष्टि से तर्कसंगत नहीं होगी कि एक ही संयंत्र में अलग-अलग दरें लागू होंगी । लेकिन, निम्नलिखित विचारों के आधार पर इसे जारी रहने की अनुमति दी गई है :-
- (क) वर्तमान में यही पद्धति प्रचलन में है । अलग-अलग दरें लागू हैं ।
- (ख) (एकमात्र) प्रयोक्ता (अर्थात् टीएनईबी) इस पद्धति को जारी रखने के लिए सहमत है ।

(ग) पीपीटी ने आश्वासन दिया है कि जैसे ही कोयला प्रहस्तन संयंत्र चालू हो जाता है, इस विसंगति को दूर कर दिया जाएगा । दूसरे शब्दों में, आईओएचपी में अलग-अलग कार्गो के प्रहस्तन के लिए अलग-अलग दरें लागू करने की पद्धति को बाद में बंद कर दिया जाएगा । यदि किसी कारणवश आईओएचपी में कोयले का प्रहस्तन (यांत्रिकी) किया जाता है, तब लौह-अयस्क के लिए निर्धारित दर ही लागू होगी ।

विचार-विमर्श के दौरान सहमति के अनुसार, पीपीटी निर्माणाधीन यांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र में कोयला प्रहस्तन के लिए दर निर्धारित करने के संबंध में एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा ।

- (iv) जैसीकि हमारी अपेक्षा है कि पीपीटी कोयले की अलग लागत निर्धारित करे और एडीबी वित्तपोषित परियोजना से संबंधित एक अलग प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करे, इसलिए हमने उन्हें विशेषकर उपर्युक्त मुद्दों का समाधान करने का परामर्श दिया है । ये कारक प्रशुल्कों के आम संशोधन से संबंधित प्रस्ताव के साथ एडीबी वित्तपोषित परियोजना को जोड़ने के प्रति हमारी अनिच्छा को सुदृढ़ करते हैं ।
- (v) यातायात संबंधी पूर्वानुमान नौवी योजना के आंकड़ों से लिये गए हैं । पीपीटी के अनुसार नौवी योजना आशावादी थी और मंदी के प्रभाव के साथ पूरी गणना नहीं की गई थी । फिर भी, चर्चाओं के समय पीपीटी से अधिक वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत करने के लिए कहा जाता था । चूंकि, तब से वर्ष 1999-2000 वस्तुतः समाप्त हो गया था, पीपीटी को टीएनईबी, ओसीएफएल (चरण- I) और पीओएल से प्राप्त निश्चित संकेतों के संदर्भ में और 1999-2000 के 'वास्तविक' आंकड़ों के अनुसार अपने (संशोधित) पूर्वानुमान आधारित करने का परामर्श दिया गया था । पीपीटी ने इसे स्वीकार कर लिया था और परिकलन इस आधार पर पुनः तैयार किए गए थे ।
- (vi) राजस्व वृद्धि का पूर्वानुमान यातायात वृद्धि के संशोधित पूर्वानुमान पर आधारित है । इसलिए, यह स्वीकार्य है ।
- (vii) (क) आय के पूर्वानुमान में विशेषकर पोत-संबद्ध प्रमारों के संबंध में विनिमय दर की घटबढ़ को हिसाब में नहीं लिया गया था । संयुक्त सुनवाई के समय इसका उल्लेख किया गया था । इस पर (अनुवर्ती) चर्चाओं में भी जोर दिया गया था ।
- (ख) इस अवधि के लिए विनिमय दर घटबढ़ 3 प्रतिशत प्रतिवर्ष के स्तर पर कही जा सकती है । तदनुसार, पीपीटी को आय पूर्वानुमानों में इस आंकड़े की गणना करने के लिए परामर्श दिया गया था । जैसाकि, पहले उल्लेख किया गया है कि यह केवल पोत-संबद्ध प्रमारों के लिए तर्कसंगत होगा । चूंकि, पीपीटी में आने वाले जहाजों में से 50 प्रतिशत 'तटीय' श्रेणी के होते हैं, इसलिए विनिमय दर घटबढ़ के कारण होने वाली वृद्धिकारी आय 'विदेश जाने वाले' 50 प्रतिशत जहाजों से होने वाली आय से सुसंगत होगी । इस तथ्य के मददेनजर कि वर्ष 1999-2000 वस्तुतः समाप्त हो चुका है, इसलिए पीपीटी को 2000-01 के लिए 3 प्रतिशत की दर पर

और 2001-02 के लिए 6 प्रतिशत (3 + 3) की दर पर इस आंकड़े को तदनुसार प्रयोग करने का परामर्श दिया गया था। पीपीटी ने इसे स्वीकार कर लिया था और परिकलन इस आधार पर पुनः तैयार किए गए थे।

- (ग) तटीय व्यापार को प्रोत्साहित करने की सरकारी नीति के अनुसार, यह प्राधिकरण 'तटीय' जहाजों के संबंध में पोत-संबद्ध प्रमारों पर छूट जारी रखने की अनुमति देता है। यह 'विदेश जाने वाले' जहाजों पर लागू दर के 30% पर निर्धारित रहेगी। इस छूट की सीमा में अवांछित वृद्धि को समाप्त करने के लिए 'तटीय दरों' के परिकलन की प्रणाली को संशोधित किया जाता है। विनियामक संशोधन के बाद दरों के मान को संशोधित करते समय तटीय प्रशुल्क 'विदेश जाने वाले' जहाजों के लिए संशोधित दरों पर 30% छूट देते हुए निर्धारित किया जाएगा। 'तटीय दर' को रुपया में मूल्यवर्गित किया जाना जारी रहेगा। यह मूल्यवर्ग, इस आदेश की तारीख को प्रचलित 'विनियम की सीमाशुल्क दर' (अर्थात् 1 अमरीकी डॉलर = 43.80 रुपए) के संदर्भ में 'परिवर्तन' पर आधारित होगा।
- (viii) पीपीटी ने आय पूर्वानुमान में 'वित्तीय और विविध आय (ब्याज को छोड़कर)' को शामिल नहीं किया था। यद्यपि, इस मद में 4 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की राशि की प्रविष्टि शामिल थी, जो कि इतनी पर्याप्त है कि उसे छोड़ा नहीं जा सकता था। इसलिए, इसे तदनुसार शामिल कर लिया गया है। यहां यह स्पष्ट करना उचित होगा कि इस संदर्भ में ('एडीबी मदों से मिन्न' सहित) सारे ब्याज को हटाया जाता है।
- (ix) हमने हाल ही में बर्थ किराया प्रमार की इकाई को 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे करते हुए एक सामान्य आदेश पारित किया था। यह आदेश सभी महापत्तन न्यम्सों पर समान रूप से लागू किया गया था। 'बर्थ किराया' से आय के अनुमान के प्रयोजनार्थ इस आदेश के आशय को (संशोधित) आय के पूर्वानुमानों में विधिवत शामिल किया गया है।
- (x) पीपीटी ने पहले पीपीएल के कैप्टिव बर्थ में कार्गो के ग्रहस्तन के लिए कार्गो-संबद्ध प्रमारों में वृद्धि करने पर विचार किया था। परंतु, अनुवर्ती चर्चाओं के आधार पर पीपीटी ने संपदा किराए और उपस्कर किराया प्रमारों के संशोधन के प्रस्ताव के साथ इस मद को प्रस्तुत करने से रोक लिया है।
- (xi) पीपीटी के पास कोकिंग कोयला पर मात्रात्मक छूट प्रस्तावित करने का प्रावधान है। 'मात्रात्मक छूट' प्रस्तावित करने की प्रणाली को थर्मल कोयला (आईओएचपी में ग्रहस्तन किया जाने वाला), लौह-अयस्क और पीओएल के मामले में लागू करने का प्रस्ताव किया जाता है। हम आईओएचपी में ग्रहस्तन किए जाने वाले कोयले और लौह अयस्क के ग्रहस्तन से संबंधित "मात्रात्मक छूट" के लिए प्रस्ताव का अनुमोदन करते हैं। पीओएल दरों में किसी भी प्रकार की वृद्धि करने की अनुमति न देने के हमारे निर्णय के आलोक में, हम दो मिलियन टन प्रतिवर्ष के वर्तमान यातायात से अधिक ग्रहस्तन की जाने वाली मात्रा पर घाटशुल्क में 3/-रुपए प्रति टन की मात्रात्मक छूट देने का अनुमोदन करते हैं।

- (xii) पीपीटी के प्रस्ताव में, 'व्यय में वृद्धि' का मूल्यांकन अलग-अलग मदों के लिए अलग-अलग स्तरों (अर्थात् अलग-अलग प्रतिशत) पर किया गया है। प्राधिकरण का यह दृष्टिकोण रहा है कि इस संबंध में सभी मदों के लिए एकसमान औसत आंकड़ा अपनाया जाए। प्राधिकरण पहले 6% के वार्षिक वृद्धिकारक के साथ गणना करता रहा था। लेकिन, बाद में टीपीटी द्वारा अम्यावेदन किए जाने पर इसको बढ़ा कर 10% कर दिया गया था। सीएचपीटी के मामले में भी यही दृष्टिकोण अपनाया गया था। इस मामले में भी हमने यही दृष्टिकोण अपनाया है।
- (xiii) (क) व्यय पूर्वानुमान में मजूरी संशोधन के आशय को शामिल नहीं किया गया है, जो कि शीघ्र ही किया जाने वाला है। यह पूरी संभावना है कि पीपीटी मजूरी संशोधन के बाद पूरक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।
- (ख) इस प्राधिकरण का यह दृष्टिकोण रहा है कि मजूरी वृद्धि के (संभावित) निहितार्थ को वार्षिक वृद्धि कारक में शामिल किया जाए। ऐसे अनुमानों के लिए अलग प्रावधानों की अनुमति नहीं है। वस्तुतः प्राधिकरण पहले 6% के वार्षिक वृद्धि कारक के साथ गणना करता रहा था। लेकिन बाद में टीपीटी द्वारा अम्यावेदन किए जाने पर इसे, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, बढ़ाकर 10% कर दिया गया था, क्योंकि विशेषकर मजूरी संशोधन के कारण मजूरी बोझ में भारी वृद्धि होनी है। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि प्राधिकरण इस मामले में भी वही दृष्टिकोण अपनाएगा।
- (ग) संभावित बोझ को पूर्णतया समाहित करने के लिए 10% का वृद्धि कारक पर्याप्त रहेगा। इस संदर्भ में यह जानना आवश्यक है कि मजूरी संशोधन में 'कार्यकुशलता में वृद्धि' का पहलू भी शामिल रहेगा। जैसाकि विदित है कि सरकार पत्तन न्यासों के साथ निष्पन्न किए जाने वाले समझौता ज्ञापनों में इस संबंध में वार्षिक आंकड़े निर्धारित करती है। (यह प्राधिकरण प्रशुल्क निर्धारण के लिए 'सीपीआई घटाइए एक्स' सूत्र लागू करने का निर्णय करते समय इस आंकड़े को अपनाने की सोच रहा है)। मजूरी वार्ताओं में इसके अलावा पत्तन न्यास कार्यनिष्पादन में सुधार लाने के लिए करार करने पर बल देते रहे हैं। यदि ऐसी कार्यकुशलता वृद्धि को भी हिसाब में लिया जाए तो प्रभावी मजूरी बोझ कम हो जाएगा, जिससे 10% वार्षिक वृद्धि कारक के लिए प्रावधान में अंतर को पूरा करना संभव हो जाएगा।
- (घ) जहां तक 'बकाया' के लिए प्रावधान का संबंध है, प्राधिकरण की यह उल्लिखित स्थिति रही है कि प्रशुल्क संशोधन अनुमानों में ऐसी प्रविष्टियों की अनुमति न दी जाए। इसके पीछे यह तर्क रहा है कि एक बार में केवल खाते से राशि निकाल देने से ऐसी प्रविष्टि प्रशुल्क अनुमानों पर स्थायी बोझ डाल देगी। इसे देखते हुए, पीपीटी को इस देयता को अपनी प्रारक्षित राशि से पूरा करना होगा। इस मुद्दे पर अभी तक यही दृष्टिकोण अपनाया जाता रहा है। इस मामले में इस दृष्टिकोण से हटने का हमें कोई कारण दिखाई नहीं देता।

- (xiv) 'लगी हुई पूंजी' से संबंधित आंकड़े आश्चर्यजनक रूप से बहुत ऊंचे पाए गए हैं। असाधारण तौर पर अत्यधिक 'अधिशेष मजदूर' स्थिति होते हुए भी पीपीटी पीओएल और अन्य यातायात की अनिश्चित गारंटी के संदर्भ में अतिरिक्त बर्थों के लिए भारी राशि खर्च करता रहा है। इसलिए, अगले संशोधन के समय 'लगी हुई पूंजी' के आंकड़ों की कठोरता से जांच करनी होगी। इस बीच, वर्तमान कार्यवाई के प्रयोजनार्थ पीपीटी को घूरे किए गए और घूरे किए जाने वाले संभावित कार्यों के संदर्भ में आंकड़ों की पुनः जांच करनी थी। पीपीटी ने यह कार्य किया है। पुनः जांचे गए आंकड़े संशोधित वित्तीय विवरणी में शामिल किए गए हैं।
- (xv) ऐसे प्रस्ताव पर विचार करते समय प्राधिकरण लगाई गई पूंजी पर 18 प्रतिशत की आय मान रही थी। यह ब्याज के लिए 12 प्रतिशत, नवीकरण निधि को अंशदान के लिए 3 प्रतिशत और विकास निधि को अंशदान के लिए 3 प्रतिशत के आधार पर था। परंतु, हाल में एक अन्य मामले के संदर्भ में सरकार ने स्पष्ट किया था कि इसने वर्ष 2000 के लिए ब्याज की दर (पूतन न्यास को ऋणों पर) को 14% से कम करके 13.5% कर दिया है। तदनुसार, प्राधिकरण ने इस मामले में 19.50% (13.5 + 3 + 3) की आय दर की अनुमति दी है।
- (xvi) जैसाकि उपर्युक्त उपर्युक्त विश्लेषण से स्पष्ट होगा, परिकलनों में अनेक निम्नलिखित मूलमूल परिवर्तन शामिल किए गए हैं :-
- (क) कोयले के यांत्रिक प्रहस्तन के लिए एडीबी वित्तपोषित परियोजना से संबंधित सभी संघटकों को शामिल न करना।
 - (ख) आय के पूर्वानुमानों में विनिमय दर की घटबढ़ के आशयों को शामिल करना।
 - (ग) विभिन्न मदों के अलग-अलग व्यय कारक आंकड़ों को हटाना और 10% के एकसमान वार्षिक वृद्धि कारक के लिए प्रावधान करना, जिसमें संभावित सभी मजूरी देयताएं समाहित होंगी।
 - (घ) आय के अनुमान में 'वित्तीय और विविध आय (ब्याज को छोड़कर)' को शामिल करना।
 - (ङ) वर्ष 1999-2000 के वास्तविक के आधार पर सुनिश्चित संकेतकों के संदर्भ में यातायात पूर्वानुमानों का संशोधन तथा तदनुसार आय पूर्वानुमानों का संशोधन।
 - (च) 'लगी हुई पूंजी' के संबंध में आंकड़ों का वास्तविक आधार पर संशोधन।
 - (छ) 'लगी हुई पूंजी पर आय' को 20 प्रतिशत से कम करके 19.5 प्रतिशत करना।

17. ऊपर चर्चा किए गए परिवर्तनों के संदर्भ में पीपीटी ने अपने वित्तीय विवरण को सुधार लिया है। इस सुधारे गए वित्तीय विवरण की एक प्रति अनुबंध के रूप में संलग्न है। उससे यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए औसत घाटा लगभग 15 प्रतिशत बैठता है। तदनुसार, 15 प्रतिशत की कुल वृद्धि का अनुमोदन किया जाता है।

18. (i) इस प्राधिकरण के पास 'रेलवे प्रचालनों' के लिए दरों की जांच करने का प्राधिकार नहीं है। इसे देखते हुए, पीपीटी द्वारा इस संबंध में दर्शाए गए आंकड़े अंकित मूल्य के रूप में स्वीकार किए जाते हैं।
- (ii) जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है कि पीपीटी संपदा किराए प्रचालन क्षेत्र में संपत्तियों के किराए सहित, उपस्कर किराया प्रमारों और पीपीएल के कैपिटल बर्थ से संबंधित प्रमारों के संशोधन के लिए पूरक प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया है।
- (iii) इस पृष्ठभूमि में, संशोधन के लिए अनुमोदित 15 प्रतिशत की समग्र सीमा के भीतर हम पोत-संबद्ध प्रमारों के लिए 5 प्रतिशत और कार्गो-संबद्ध प्रमारों के लिए 15 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि की अनुमति देते हैं। तथापि, पीपीटी ने कुछ वस्तुओं में घाटशुल्क में कमी करने और कुछ अन्य वस्तुओं में 15 प्रतिशत से कम वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। ऐसे मामलों में पीपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है। इस संशोधन के परिणामस्वरूप, मूल्यानुसार आधार पर घाटशुल्क लगाने के प्रतिशत में कोई परिवर्तन नहीं होगा। हम अनुमव करते हैं कि इन संशोधनों के बावजूद भी घाटे की स्थिति समाप्त नहीं होगी। संशोधन के पश्चात भी घाटा लगभग 15 प्रतिशत बना रहेगा। तथापि, चूंकि पीपीटी संपदा किराए (जोकि समग्र घाटे को बढ़ाने वाला प्रमुख कार्यकलाप है) के संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव शीघ्र ही लाएगा, हम अनुमव करते हैं कि संपदा किराए के संशोधन के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय घाटे को ध्यान में रखा जा सकता है। हमारे साथ बतचीत में पीपीटी ने इस स्थिति को स्वीकार कर लिया था।
- (iv) कार्गो-संबंधी प्रमारों के भीतर 'पीओएल प्रहस्तन' को अधिशेष की स्थिति दर्शाने वाला देखा गया है। यदि एकसमान प्रतिशत वृद्धि लागू की जाती है, इसका अर्थ पीओएल से अन्य कार्गो के लिए परस्पर आर्थिक सहायता होगा। यद्यपि, परस्पर आर्थिक सहायता को एक बार में समाप्त करना संभव नहीं होगा, लेकिन हम यह अनुमव करते हैं कि ऐसी आर्थिक सहायता को धीरे-धीरे कम किया जा सकता है। एक प्रारम्भिक उपाय के रूप में कुछ अन्य मामलों में कम से कम और वृद्धि की अनुमति नहीं दी गई है। तदनुसार, हम पीपीटी में भी पीओएल, प्रहस्तन प्रमारों में किसी प्रकार की वृद्धि का अनुमोदन नहीं करते हैं।
- (v) पीपीटी ने अपने दरों के मान में निम्नलिखित शर्तों को विनिर्दिष्ट करने के हमारे सुझाव को स्वीकार कर लिया है :-
- (क) 'पायलिटीज' को एक बार प्रवेश, एक बार निर्गम और एक शिफ्टिंग के संचलन के अर्थ के रूप में परिभाषित किया जाएगा। इसे देखते हुए, टर्गों की संख्या और तत्संबंधी अलग-अलग प्रमारों का उल्लेख करने की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (ख) पीपीटी रात्रि नौवहन से संबंधित अलग उच्चतर प्रमार न लगाने के अपने प्रस्ताव को वापस लेने के लिए सहमत हो गया था। इसे देखते हुए, सर्दी और गर्मी के मौसमों के लिए अलग-अलग रात्रि नौवहन समय विनिर्दिष्ट करने सहित इस संबंध में आगे विचार करना आवश्यक नहीं है।
- (ग) बर्थ किराया प्रमार की इकाई को 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे कर दिया जाएगा।

- (vi) चूंकि, सभी जहाजों के लिए सामान्यतया जल आपूर्ति संबंधी ढांचा स्थापित किया जाता है, इसलिए, बर्थ किराया प्रभार के परिकलन में जल आपूर्ति के लिए ढांचागत लागत को शामिल करना अधिक तर्कसंगत होगा। पीपीटी ने इस विचार को स्वीकार कर लिया है और अगले संशोधन से पहले तदनुसार कार्रवाई आरम्भ करने के लिए सहमत हो गया है।
- (vii) पीपीटी ने कुछ समय पूर्व पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए लौह अयस्क जहाजों को कुछ छूट देनी आरम्भ की थी। अब इसने इन छूटों को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है। यह प्रशुल्क संशोधन का मामला नहीं होगा। यह किसी भी कारणवश पहले दी गई कुछ छूटों को वापस लेने का पीपीटी का एक सामान्य वाणिज्यिक निर्णय है। इसलिए, हमें लौह-अयस्क जहाजों को दी गई छूटों को वापस लेने के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं है।
- (viii) पीपीटी में अतिरिक्त प्रभार पर 'प्राथमिकता बर्थिंग' की प्रणाली है। यह प्राधिकरण इस चरण में इस अवधारणा पर अपने विचार देने की स्थिति में नहीं है। इस समय बर्थिंग सुविधाओं की सीमित उपलब्धता के संदर्भ में अनेक जहाज प्राथमिकता बर्थिंग के लिए अतिरिक्त प्रभार का भुगतान करने के लिए तैयार होंगे। इससे शक्तियों के (विवेकाधीन) दुरुपयोग की गुंजाइश बन जाएगी। लेकिन, पीपीटी ने इस विषय पर सरकार के एक परिपत्र के अनुसार इस व्यवस्था का बचाव किया है। जब तक हम इस अवधारणा के पक्ष और विपक्ष में ब्यौरों की जांच नहीं कर लेते, तब तक हमारे लिए इस मुद्दे पर कोई अंतिम दृष्टिकोण अपनाना संभव नहीं होगा। इस स्थिति में, जबकि हम पीपीटी में प्राथमिकता बर्थिंग व्यवस्था का 'अनुमोदन' नहीं कर सकते, जल्दबाजी में हम इसे 'रद्द' भी नहीं करना चाहते। पीपीटी इस प्रभार को लगाना तब तक जारी रख सकता है, जब तक कि यह प्राधिकरण इस मुद्दे की विस्तृत जांच नहीं कर लेता और सभी पक्षों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए अंतिम दृष्टिकोण नहीं अपना लेता। तथापि, इस मामले में अनुमोदित 5 प्रतिशत की वृद्धि केवल बर्थ किराया प्रभारों पर लागू होगी और प्राथमिकता बर्थिंग दरों पर लागू नहीं होगी। यह लागू बर्थ किराया अथवा 24 घंटे के किराए के 25 प्रतिशत की दर पर, जो भी अधिक हो, जारी रहेगी।
- (ix) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि पीपीटी में कोयले के संचलन के लिए पत्तन-संबद्ध प्रभारों को कम करने संबंधी टीएनईबी के प्रस्ताव को इस मामले के एक भाग के रूप में निपटाए जाने के लिए आरक्षित रखा गया था। वस्तुतः, पीपीटी से गैर-सांविधिक खर्चों के विभिन्न ब्यौरे देने के लिए कहा गया था। यद्यपि, ये ब्यौरे पहले प्रस्तुत नहीं किए गए थे, लेकिन अंतिम विचार-विमर्श के समय प्रस्तुत कर दिए गए हैं। परंतु, 'कोयला प्रहस्तन' को प्रावधानों की व्यापकता से अलग रखने और एडीबी परियोजना के संदर्भ में अलग से विचार करने के निर्णय के मद्देनजर टीएनईबी के प्रस्ताव के कारण उत्पन्न इस मुद्दे को भी अनिर्णित रखा जाता है, ताकि इस पर एडीबी परियोजना से संबंधित पीपीटी के प्रस्ताव के साथ विचार किया जा सके।
- (x) प्रस्ताव की जांच करते समय यह देखा गया है कि पत्तन के पास कार्गो-प्रहस्तन के लिए 1426 श्रमिक हैं, जिनकी वर्तमान औसत कार्य-संलग्नता 8 दिन प्रतिमाह है और यांत्रिक कोयला प्रहस्तन संयंत्र के चालू हो जाने के पश्चात् यह आगे कम होकर 2-3 दिन प्रतिमाह

रह जाएगी । संभवतः, पत्तन को इस श्रमिक बाहुल्य से तब तक काम चलाना पड़ेगा, जब तक कि श्रमिक नीति बदल नहीं दी जाती । फिर भी, यह चिंताजनक तथ्य सभी संबंधितों के विशिष्ट ध्यानार्थ अलग कर दिया जाना चाहिए । इस प्राधिकरण के लिए यह तर्कसंगत नहीं होगा कि वह इस भार को प्रशुल्कों पर सतत रूप से लाद दे ।

19. पिछले कुछ महीनों में प्राधिकरण ने पीपीटी के कुछ मामलों में आदेश पारित किए थे, जिनमें विद्यमान दरों के मान में कुछ परिवर्तन किए गए थे । चूंकि, इस समय दरों के मान में व्यापक संशोधन का प्रस्ताव है, इसलिए उन परिवर्तनों को सुलभ संदर्भ के लिए इस आदेश में शामिल किया जाता है । इन्हें नीचे सूचीबद्ध किया गया है :-

(i) दिनांक 16 जून, 97 के आदेश सं० पीआर-14012/22/96-पीजी/टीएएमपी के अनुसार पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के अनुसार प्राधिकरण ने चावल के निर्यात के लिए घाटशुल्क प्रभार और निःशुल्क भंडारण अवधि में निम्नानुसार संशोधन किया था :-

- (क) घाटशुल्क 50/-रुपए प्रति मी०टन
 (ख) निःशुल्क भंडारण के लिए पत्तन परिसर में माल की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से 30 दिन ।

(ii) दिनांक 24 जून, 97 के आदेश सं० पीआर-14011/3/97-पीजी/टीएएमपी के अनुसार पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के अनुसार प्राधिकरण ने फिल्मों की शूटिंग के लिए दरें निम्नानुसार अधिसूचित की थीं :-

क्रम सं०	इन दरों के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण	प्रभार
1.	फिल्म निर्माता कंपनी द्वारा फिल्मों की शूटिंग के लिए	3000/-रुपए प्रति दिन या उसके भाग के लिए
2.	निर्यात/आयात कार्गो कार्यों और बर्थ/समुद्र में लंगर डाले जहाजों की वीडियो फिल्म	1000/-रुपए प्रति दिन या उसके भाग के लिए
3.	निर्यात/आयात कार्गो और लदान प्रचालनों के अचल छायांकन के लिए	100/-रुपए प्रति दिन या उसके भाग के लिए
4.	जहाज पर तैनात कर्मियों द्वारा छायांकन के लिए	निःशुल्क
5.	सरकारी एजेंसियों, परोपकारी संस्थाओं और विदेशी दूतावासों द्वारा प्रेषित/प्राप्त उपहार कार्गो के लदान/उतराई के कार्य का छायांकन करने के लिए	निःशुल्क

- (iii) दिनांक 24 जून, 97 के आदेश सं० पीआर-14011/4/97-पीजी/टीएमपी के अनुसार पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव के अनुसार प्राधिकरण ने पारादीप पत्तन में हेलीकॉप्टरों के उतरने के प्रमारों को निम्नवत अधिसूचित किया था :-

हेलीकॉप्टरों के उतरने के प्रमार उड़ान भरने सहित एक बार उतरने के लिए 4000/-रुपए

राज्य सरकारों, सरकारी उपक्रमों और निजी प्रयोक्ताओं से संबंधित हेलीकॉप्टरों के उतरने के लिए हेलीपैड के प्रयोग के संबंध में दर वसूली जाती है। तथापि, पत्तन अतिथि के रूप में घोषित यात्रियों को वहन करने वाले हेलीकॉप्टरों को पारादीप पत्तन न्यास के अध्यक्ष के अनुमोदन से ऐसे प्रमारों से छूट दी जा सकती है।

- (iv) दिनांक 15 सितंबर, 1999 के अपने आदेश सं० टीएमपी/67/99-पीपीटी के अनुसार पीपीटी से प्राप्त एक प्रस्ताव पर प्राधिकरण ने स्थापनाकर्ता के अपने कार्गो के लिए भारतोलन प्रमार को संशोधित करके 0.25 रुपए प्रति मी०टन से 0.30 रुपए प्रति मी०टन कर दिया था।
- (v) दिनांक 30 सितंबर, 99 के अपने आदेश सं० टीएमपी/2/98-पीपीटी के अनुसार मैसर्स मार्को शिपिंग कं० (प्र०) लिमिटेड द्वारा दाखिल मामले में प्राधिकरण ने निर्णय किया था कि, "उपहार कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस अवधि 45 दिन से घटाकर 30 दिन कर दी जाएगी।"
- (vi) दिनांक 29 अक्टूबर, 99 के अपने आदेश सं० टीएमपी/1/98-पीपीटी के अनुसार मैसर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्र०) लिमिटेड द्वारा दाखिल मामले में प्राधिकरण ने निर्णय किया था कि जब भी लैश पोत खाली लैश बार्ज उठाने के लिए 30 दिन की अवधि के भीतर दूसरी बार यात्रा करते हैं, तब उन्हें पत्तन देयताओं से छूट दी जाएगी।
- (vii) दिनांक 5 दिसंबर, 99 के अपने आदेश सं० टीएमपी/4/98-पीपीटी (इसके दिनांक 19 अगस्त, 99 के समसंख्यक आदेश द्वारा यथा संशोधित के अनुसार) के अनुसार पीपीटी के प्रस्ताव पर मैसर्स ओसवाल केमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (ओसीएफएल) से संबंधित मामले में प्राधिकरण ने ओसीएफएल द्वारा पट्टे पर लिये जाने वाले बर्थ के लिए प्रशुल्क का निर्धारण किया था। (अधिप्रमाणित करार के साथ इस आदेश के ब्यौरों को दरों के नए मान में शामिल किया जाना आवश्यक है।)
- (viii) (क) दिनांक 13 अप्रैल, 99 के अपने आदेश सं० टीएमपी/1/97-पीपीटी के अनुसार मैसर्स इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड से संबंधित एक मामले में प्राधिकरण ने लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए 58/-रुपए प्रति मी०टन के समेकित प्रमार को निम्नानुसार विभाजित करने का निर्णय किया था :-

(कक) लौह अयस्क के लिए पोतलदान प्रमार 30/-रुपए प्रति मी०टन

(खख) लौह अयस्क के लिए टिपलिंग प्रमार 28/-रुपए प्रति मी०टन

- (ख) अपने व्यापक प्रस्तावों के भाग के रूप में पीपीटी ने इन दरों को सुशोधित कर क्रमशः 40/-रुपए प्रति मी०टन और 30/-रुपए प्रति मी०टन करने की सिफारिश की है। इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता। हमारे 15% वृद्धि के प्रस्ताव के अनुरूप ये दरें संशोधित करके क्रमशः 33/-रुपए प्रति मी०टन और 31/-रुपए प्रति मी०टन की जाती हैं।
- (ग) पीपीटी ने लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए कुछ मात्रा संबंधी छूटों का प्रस्ताव किया है। शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी मात्रा संबंधी छूट की अवधारणा को लागू करने के लिए स्वीकार किया जाता है।

20. इस प्राधिकरण ने मोरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के संदर्भ में कुछ समय पहले पोतों के 'क्रोल्ड मूवज' के लिए प्रभार लगाने के संबंध में एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश के संबंधित अंश तत्काल संदर्भ के लिए यहां नीचे दिए गए हैं :-

- “(क) किसी पोत के धारा से बर्थ में अथवा बर्थ से धारा में स्थानांतरण अथवा बर्थ या लंगरगाहों को बदलने के लिए अलग-अलग प्रभार वसूल किए जाएंगे। स्थानांतरण के सभी कार्यों के लिए स्थानांतरण प्रभार लगाया जाएगा, जिसमें पायलिटिज और स्थानांतरण के दो अतिरिक्त कार्यों से जुड़े प्रवेश और निर्गम संबंधी आवागमन शामिल नहीं हैं।”
- “(ख) पत्तन की सुविधा के लिए किए जाने वाले उपर्युक्त किसी प्रचालन के लिए वसूली नहीं की जाएगी।

पत्तन सुविधा को निम्नलिखित अभिप्राय से परिभाषित किया गया है :-

- (*) यदि बर्थ में कोई कार्यरत कार्गो पोत अथवा लंगरगाह/लंगरस्थल पर पोतांतरण सहित कोई पोत कार्य करने/जल सर्वेक्षण कार्य अथवा ड्रेजर के लिए बर्थ का आवंटन करने अथवा बर्थ पर मरम्मत, अनुरक्षण कार्य करने के लिए स्थानांतरित/बर्थ में रखा जाता है और ऐसे अन्य कार्य, जिनके लिए स्थानांतरण आवश्यक होता है, तब ऐसे स्थानांतरण को “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाता है। ऐसे स्थानांतरित पोत का प्रतिस्थापन करने के लिए किया जाने वाला स्थानांतरण भी “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण” माना जाता है।
- (**). बेदखली प्राथमिकता पर स्थान देने के लिए यदि कोई कार्यरत कार्गो पोत बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, तब स्थानांतरण प्रभारों से छूट वाले पोतों के मामले में ऐसा स्थानांतरण “पत्तन सुविधा” माना जाएगा।
- (***). अध्यक्ष/एमपीटी द्वारा निर्णय किया जाने वाला कोई भी अन्य स्थानांतरण “पत्तन सुविधा” माना जाए।”
- “(ग) तथापि, पोतांतरणों के मामले में स्थानांतरण के सभी कार्य प्रभार्य होंगे।”
- “(घ) जब भी कोई पोत बेदखली प्राथमिकता पर किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, तब स्थानांतरित किए गए पोत को स्थानांतरण प्रभारों से छूट रहती है, क्योंकि इसका भुगतान बेदखली प्राथमिकता का लाभ उठाने वाले पोत द्वारा किया

जाता है अथवा यह स्थानांतरण "पत्तन सुविधा" माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रमारों के भुगतान से छूट रहती है। तथापि, निम्नलिखित मामलों में यह लाभ लागू नहीं होगा :-

- (*) बिना कार्गो वाले पोत, जिन्हें कार्गो वाले पोत के आगमन पर बर्थ हर हालत में खाली करना पड़ता है।
 - (**). वे पोत, जो बर्थ का केवल दूसरी तरफ से लदान/उतराई के लिए प्रयोग करते हैं।
 - (***). वे पोत, जो कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना बर्थ में निष्प्रयोजन खड़े हैं।"
- हम एमओपीटी के इस सूत्र को पीपीटी में भी अपनाए जाने के लिए निर्धारित करते हैं।

21. अन्य पत्तनों में प्रशुल्क संशोधनों के संदर्भ में हम नीचे सूचीबद्ध किए गए के अनुसार अनेक प्रकार के अन्य परिवर्तनों को लागू करने के लिए आदेश पारित करते रहे हैं :-

- (क) शटआउट कार्गो पर कोई अलग से घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा।
- (ख) डेक कार्गो पर कोई अतिरिक्त लेवी नहीं लगाई जाएगी।
- (ग) बिल के प्रयोजनार्थ पूर्णकिन् प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के निकटतम रुपए में होगा।
- (घ) प्रयोक्ता की ओर से बिना किसी कारण के कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए कोई स्थानांतरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (ङ) निःशुल्क समय की गणना करने के लिए रविवारों, सीमाशुल्क, अधिसूचित अवकाशों, पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (च) अवर्गीकृत कार्गो का खतरनाक के रूप में वर्गीकरण पूर्णतया आईएमडीजी कोड के अनुसार किया जाएगा।

हम इन सिद्धांतों को पीपीटी में भी अपनाए जाने के लिए "एक अच्छी पद्धति" के रूप में निर्धारित करना चाहते हैं।

22. इस प्राधिकरण ने निम्नलिखित विषयों पर सभी महापत्तन न्यासों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए अलग-अलग आदेश जारी किए हैं :-

- (i) पत्तन न्यासों द्वारा पोत-संबद्ध प्रभार लगाए जाने के प्रयोजनों हेतु 'तटीय' और 'विदेश जाने वाले' पोत की परिभाषा।
- (ii) परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों और 'पोतवणिक स्वामित्व वाले से निम्न कंटेनरों' के लिए भंडारण शुल्क लगाने के लिए अधिकतम दो महीने की समय-सीमा निर्धारित करना।
- (iii) 20 टन से अधिक भार वाले पैकेजों पर डेरिक प्रभार।

- (iv) प्रयोक्ताओं द्वारा विलंब से किए जाने वाले भुगतान और पत्तन न्यासों द्वारा विलंब से की जाने वाली बम्पसी पर दंडात्मक ब्याज लगाना ।
- (v) वह समय-सीमा, जिससे आगे बर्थ किराया प्रभार लागू नहीं होगा ।
- (vi) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50क और 50ख के अंतर्गत लगाई जाने वाली पत्तन देयताएं निर्धारित करना ।
- (vii) अलग ब्लास्ट टैंक वाले ऑयल टैंकों पर पत्तन देयताएं लगाना ।

तत्काल संदर्भ के प्रयोजन के लिए हम इन आदेशों को यहां पारादीप पत्तन न्यास के संशोधित दरों के मान में शामिल करने के लिए दोहरा रहे हैं ।

23. (i) प्रशुल्कों के आम संशोधन से संबंधित पीपीटी के प्रस्ताव से उत्पन्न मामला तदनुसार निपटाया जाता है । यद्यपि, निर्धारित दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली कुछ अधिक महत्वपूर्ण शर्तों के संबंध में हमने कार्रवाई की है, परंतु यह मानना होगा कि हमने पीपीटी के दरों के मान की समी शर्तों की उनकी सुसंगतता, औचित्य, आंतरिक सामंजस्य सरलता की जांच करने के लिए वस्तुतः पूरी संवीक्षा नहीं की है । यह कार्य पीपीटी के साथ परामर्श द्वारा अलग से किया जा रहा है । समी परिवर्तनों को शामिल करते हुए दरों के मान को अलग से शीघ्र ही अधिसूचित किया जाएगा । इसी बीच, पीपीटी वर्तमान दरों के मान के अनुसार और इसमें तथा पूर्ववर्ती आदेशों में पहले से ही निर्धारित संशोधनों के अनुसार नए प्रशुल्क लागू कर सकता है ।
- (ii) नए कार्गो-संबद्ध प्रभार इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के तत्काल पश्चात प्रभावी हो जाएंगे । पोत-संबद्ध प्रभार इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने के तीस दिन पश्चात प्रभावी हो जाएंगे ।

24. पीपीटी के दरों के मान की समीक्षा पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति पर विचार करने पर एक वर्ष पश्चात की जाएगी । इस बीच, आशा है कि संपदा किराए प्रचालन क्षेत्र में संपत्तियों के किराए सहित, उपस्कर किराए, पीपीएल की कैप्टिव बर्थ और कोयले के यांत्रिक प्रहस्तन के लिए प्रभारों से संबंधित अन्य प्रस्ताव भी विचारार्थ प्राप्त हो जाएंगे ।

एस. सत्यम्, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

अनुबंध

पारादीप पत्तन न्यास
अधिशेष/घाटा दर्शने वाला वित्तीय विवरण

वर्ष 1997-98 और 1998-99 के लिए वास्तविक तथा वर्ष 1999-2000 के लिए अंतिम
और वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 के लिए अनुमानित

(करोड़ रुपए)

विवरण	1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2001-02
यातायात मिलियन टन	13.30	13.10	13.63	14.50	17.00
1. प्रचालन आय					
कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	104.61	101.11	105.20	111.92	131.21
पत्तन एवं डॉक प्रभार	41.59	40.97	42.63	45.11	52.86
रेलवे आय	23.14	20.85	21.69	23.08	27.06
संपदा का किराया	7.39	9.88	6.50	6.50	6.50
विदेशी मुद्रा दर में परिवर्तन	0.00	0.00	0.00	0.56	1.35
जोड़ - I	176.73	172.79	176.02	187.16	218.97
2. प्रचालन व्यय					
कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	32.84	34.33	37.70	41.54	45.69
पत्तन एवं डॉक सुविधाएं	19.35	19.86	21.85	24.03	26.43
रेलवे कार्यचालन	8.21	7.42	8.16	8.98	9.88
संपदा का किराया	18.00	18.24	20.08	22.07	24.28
प्रबंध एवं सामान्य प्रचालन	26.91	33.56	36.92	40.61	44.67
जोड़ - II	103.31	113.41	124.75	137.23	150.95
3. प्रचालन अधिशेष (I-II)	73.42	59.38	51.27	49.93	68.02
4. वित्त एवं विविध आय					
(ब्याज को छोड़कर)	-5.90	3.28	4.00	4.00	4.00
5. वित्त एवं विविध व्यय					
(ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)	13.80	8.95	10.00	11.00	12.10
6. निवल अधिशेष (3+4-5)	53.63	53.71	45.27	42.93	59.92
7. लगी हुई पूंजी					
(नकद शेष को छोड़कर)	366.52	364.10	386.10	409.10	427.10
8. (7) पर 18/19.50% की दर पर आय	65.97	65.54	75.29	79.77	83.28
9. अधिशेष (+)/कमी(-)(6-8)	-12.34	-11.83	-30.02	-36.84	-23.36
10. अधिशेष (+)/कमी(-)					
(1) के प्रतिशत के अनुसार	-6.98	-6.85	-117.05	-19.68	-10.67
1999-00 से 2001-02 तक औसत(%)				-15.80	
2000-01 से 2001-02 तक औसत(%)				-15.18	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 27th April, 2000

No. TAMP/8/99-PPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates for vessel related charges and cargo related charges of the Paradip Port Trust as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/8/99- PPT**

The Paradip Port Trust ... Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of April 2000)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) about general revision of its Scale of Rates, both in respect of vessel related and cargo related charges.

2. The PPT had revised its Scale of Rates in 1993. The present proposal to revise the rates is being made after a gap of 5 years. The PPT has justified its proposal by stating that during this period, the cost of various services provided by the port has gone up considerably. The PPT is availing a loan from the ADB for creation of mechanised coal handling facilities. Part of this project and other developmental projects will have to be financed by the Port's own internal resources.

3. A committee of Port officers was constituted to work out the details of costing. It suggested the revised rates for various services rendered by the Port. The proposed rates were discussed by the PPT with the trade representatives for their views; and, these have reportedly been taken into consideration.

4. The port has stated that the following important factors have been taken into consideration while finalising the proposal:

- (i). Rationalisation of (a) cargo categories; and, (b) vessel related charges.
- (ii). Introduction of wharfage for ADB assisted coal handling plant.
- (iii). Dispensing with the hire charge for wharf crane when not used.
- (iv). No revision in hire charges for cargo handling equipment.
- (v). Simplification of some of the existing terms and conditions and procedure for renewal of plot rentals.
- (vi). Downward revision of wharfage for some cargoes to attract more traffic.

5. The proposal was subjected to preliminary scrutiny based on which the PPT was required to submit clarifications and provide additional information.

6. In accordance with the procedure followed by the TAMP the proposal of the PPT was circulated among the main users of the Port. Comments were received from the TISCO, SAIL, M/s. Usha Martin industries, FACOR, Paradip Phosphates Limited, MMTC, Indian Charge Chrome Limited and TNEB. These comments are summarised below:

The Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO)

- (i). The proposal is for a 25% increase in wharfage charges for almost all the items.
- (ii). The existing wharfage charges at the PPT are much higher when compared to other major ports.
- (iii). The wharfage for imported coal, coke and limestone at the PPT are higher by almost 300% compared to the CHPT and the VPT.
- (iv). Similarly, for export of Ferro alloys, the charges at the PPT are more than 400% higher compared to the VPT and 200% higher compared to the CHPT.
- (v). For export of minerals, the charges at the PPT are more than 500% higher compared to the VPT and the CHPT.
- (vi). The wharfage charges for raw material, minerals and alloys at the PPT shall be rationalised at par with the VPT and the CHPT as they have a direct impact on the Iron and Steel industry which is going through the worst recession.
- (vii). Any increase in port charges will hit the iron and steel and related industries.

Steel Authority of India (SAIL)

- (i). There is no reasonable explanation for the steep rise in the proposed rates.

M/s. Usha Martin Industries (UMI)

- (i). While the reduction in wharfage charges for scrap from Rs.55/- PMT to Rs.50/- PMT is welcome, it is still inadequate for the steel industry.
- (ii). The proposed increase in the wharfage for coke and lime stone, will further add to cost which will not be competitive.

Ferro Alloys Corporation Limited (FACOR)

- (i). Although no proposal has been made to increase the wharfage of Rs.150/- PMT on charge Chrome / High Carbon Ferro Chrome, there is a case for reduction of the same in view of the sluggish international market for Ferro alloys.
- (ii). The proposed increase wharfage for coal / coke from Rs.55/- PMT to Rs.65/- PMT will add to the production cost.
- (iii). Advance rental charges for the area leased / to be leased for storage of the cargo of the EOUs should not be insisted upon.
- (iv). The EOUs should also have the flexibility of paying the vessel related charges on the date of the initial berthing or during the course of the loading / discharging operation or immediately after sailing of the vessel.
- (v). The proposal of the PPT for doubling the plot rent / cost of the export cargo from the present Rs.1000/- per month to Rs.2000/- per month will be an additional burden on exporters.
- (vi). Action may be taken for setting up an Inland Container Depot (ICD) at the PPT as this will boost exports from Orissa.
- (vii). The existing charges are higher compared to other Ports. There is a case to streamline these charges at par with other ports.
- (viii). A separate concessional tariff must be extended to the 100% EOUs for boosting exports from the State.

M/s. Paradip Phosphates Limited (PPL)

- (i). The Port has not submitted any detailed calculations while proposing revision in the Scale of Rates. The proposal for an increase of rate of fertilizer raw material from the present Rs.60/- PMT to Rs.75/- PMT is not justified, fertilizer being an essential commodity.
- (ii). The proposed increase for liquid bulk including acid, fatty acid and ammonia from the present Rs.65/- PMT to Rs.75/- PMT is not justified as it is the major raw material for manufacture of chemical fertilizers.
- (iii). The proposal for deposit of one month's additional rental is not justifiable. Status quo should be maintained in regard to berthing ship at the jetty instead of curtailing the existing facility.
- (iv). The port is collecting wharfage charges as per schedule rate applicable to general cargo berth instead of charging at the rate

applicable for captive berth whenever the general berth is used by the PPL. This is not fair.

- (v). The PPL being a major customer of PPT, the liquid cargo of PPL handled at the multipurpose berth must be added with the total quantity handled by PPL per annum so as to enable PPL to get some marginal relief on the basis of sliding system of rates.

MMTC Limited

- (i). There is no case for any increase in the cargo related port charges on export of iron ore through the ore handling complex. The present charges at the PPT are already higher than those at the ports of CHPT & MOPT.
- (ii). Cost of export from the PPT is very high due to circuitous and lengthy railway route. The MMTC have to pay heavy demurrages due to inefficiencies in the handling system. As such, any increase in port charges will affect export from the PPT.
- (iii). In view of recession in the international steel industry, there shall be no further increase in the cost of export.
- (iv). The vessel related charges at the PPT are very high and, as such, need not be increased.

M/s. Indian Charge Chrome Limited (ICCL)

- (i). There is no justification for any increase of wharfage for Ferro alloys and other processed ores.
- (ii). There is no justification for increase of wharfage on any type of imported coal / coke.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). Any tariff revision in the Scale of Rates will have very serious financial impact on TNEB.

7. A joint hearing in the case was held at the PPT. During the course of the joint hearing the following submissions were made:

Mahanadi Coalfields Limited (MCL)

- (i). Coal traffic in the PPT may go down if direct import is resorted to by users in VPT or CHPT. PPT must introduce competitive rates to retain (and attract) coal traffic. Instead they want to raise the tariff which needs to be reconsidered.
- (ii). There are only two slabs in sliding scale; there must be more slabs at the have more slaps in higher level.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). The average tariff increase may be 25%. But, the distribution is not uniform; it spreads from 10% to 100%. Most of their items are above 50%. It will mean Rs.13 crores more expenditure for TNEB. If their requirements (after Ennore develops) are taken into account, their expenditure may be Rs.15 or 16 crores. In that case they have to think of direct import of coal as that will be cheaper and the quality of coal will be better.

Paradip Phosphate Limited (PPL)

- (i). TAMP may please go into costing details to check on justification.
- (ii). The proposal for steep increase in Fertilizer raw material will affect farmers.
- (iii). Different rates are adopted by the different ports. Is it not possible to have a common rationalised fertilizer handling rate?
- (iv). In fertilizers raw materials, do not distinguish between 'dry' and 'wet' raw materials. Treat all as one category of 'raw materials'.

(Chairman PPT has stated that they will leave out 'fertilizers'. There will be no increase. PPT will increase the rates only for 'fertilizer raw materials')
- (v). In view of their special position, give the same rate structure as in the captive berth to the cargo handled in general berth also.
- (vi). As regards rentals, the port asks for one month rent extra. The PPT must stop this practice and stick to status quo.

The Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO)**(i). Exports Items**

- (a). In steel industries there are extraordinary price falls and they are in distress.
- (b). PPT has comfortable margins.
- (c). VPT rates are much lower.
- (d). PPT rate is already higher and therefore must reconsider and not raise further.

Import Items

- (a). Everywhere wharfage for limestone and coal is same and only in PPT they are different.

- (b). Rates are already high. They want to increase further.

Coal

- (a). PPT earns 4.52 crores in coal handling and gives a 25% concession.
- (b). Coal and limestone - PPT handles at the tune of 5,00,000 plus 5,00,000 tonnes and earns 6.25 crores. But, no concession in the slab rate.
- (ii). Give concessions not on cargo specific basis or, on berth specific basis only but give on user specific basis also.
- (iii). Do not talk only of accommodating inflation but to consider improvement in efficiency.

Steel Authority of India Limited (SAIL)

- (i). The locational advantage is for VPT and Haldia. In PPT they pay very high cost and railway transportation. Any increase in tariff will make it totally uneconomic.
- (ii). Chrome is also a Ferro alloy. No need to list it as a separate cargo.
- (iii). We endorse all the points made by the TISCO.
- (iv). As regards rent of plots, 'month' is the smallest unit. It may be 'fortnight' if not 'week'.
- (v). There shall be a separate tariff extra for 100% EOUs.

MMTC Limited

- (i). Loading time is more in PPT, what is 1 day in CHPT / VPT is 3 days in PPT. They can not afford to increase the rates.
- (ii). The economy is in recession. Exports are down. This is not the opportune moment to raise rates.
- (iii). Our realisation is Rs.750/- PMT. Out of this, about Rs.500/- has to go to Railways and Port. We have only Rs.250/- to take care of other expenses.
- (iv). In the last 5 years, Railways has increased rates by 280%. Port has increased rates by 25%. Nevertheless, total burden on SAIL is heavy.
- (v). Ask SAIL for more traffic; do not raise the rates.

- (vi). If the Port reckons with the cost of mining, then, the bottom line may be minus.

(Chairman PPT has stated that they are not raising port dues for iron ore it is the same as for others. Only, PPT is withdrawing some concessions earlier given to iron ore.

M/s. United Liner Agencies of India

- (i). COPT does not levy port dues for anchorage operation. They charge only an entry fee. Please give the same facility.
- (ii). On anchorage operations no port facility used, and, therefore, either waive port due or charge concessional rate.
- (iii). Free days for aid cargo in PPT is 45 days which is too long.
- (iv). Exchange rate fluctuations have given unanticipated benefit to PPT since 1993. Reckon with that; do not increase vessel related charges.

8. In response, the PPT has made the following observations:

- (i). Paradip is not an established old town. PPT is still developing the infrastructure. Their estate is both an asset and a liability. This peculiarity must be noted.
- (ii). Cost escalation was projected on an itemised basis and not as a general projection.
- (iii). There is no profit margin.
- (iv). As regards ADB project, normally 'new project' is meant to handle 'new cargo'. However, here it is 'new project' and cargo is 'old'. The PPT will lose the revenue earnings in the old berth but will have to pay interest and the loan instalment for the ADB project. This peculiarity must be recognised.
- (v). TNEB pays many non-statutory charges for Thermal Coal handling. Once MOHP comes up they will save a lot.
- (vi). Only wharfage is changed for coal handling. Plot rental are not changed.
- (vii). TNEB spends now Rs.262/- PT. After the ADB project they will spend only Rs.178/- PT.
- (viii). If they bring coal by rail to PPT instead of VPT, they will save Rs.90/- per MT.

- (ix). Today iron ore plant handles coal also. There are separate rates for iron ore and coal. It will be more rational to have one rate for mechanical handling and one for conventional handling.

9. After the joint hearing, the proposal was circulated to some more users who could not be consulted earlier. Comments were received from M/s. J.M. Baxi & Co., the Kalinga Steamship Agents' Association and BPCL. These comments are summarised below :

M/s. J. M. Baxi & Co.

- (i). If there is a "genuine reason" for non-payment in advance then there shall be no interest charged.
- (ii). Since rental is being collected in advance there shall not be any levy of "One month additional rental".
- (iii). Minimum charges for 2 hours are payable for hire of any of the Harbour crafts. This clause may be deleted from the foot note.
- (iv). Since berth hire is paid for 24 hrs or part thereof; it shall be clarified as to the berth hire charges to be paid by the vessel on the day of change of status.
- (v). Port dues shall not also be charged to vessels which get diverted from anchorage, due to Port congestion / Non-availability of berths.
- (vi). It may be clarified whether the first shifting of berth will attract 10% or 50% of the Pilotage charges.
- (vii). The total number of hours of non-availability of the equipment shall be deducted from 8 hours and the proportionate charges be payable for the balance period of the shift.

The Kalinga Steamship Agents' Association

- (i). Consider for levy of shifting charges not more than 10% and if a vessel is shifted on Port's Operational requirement no shifting charges to be charged.
- (ii). Genuine reason for charging 18% interest may please be specifically mentioned with grace period for purpose of charging interest in event.
- (iii). Initial advance for leased period shall not be charged.
- (iv). Three hours time, instead of 2 hours, is requested for readiness as prevalent in other Major Ports.

- (v). Berth hire charges on the day of change of status does not appear to be clear, which needs to be further clarified precisely.
- (vi). If a vessel is warped for port convenience, no charges shall be levied as mentioned.
- (vii). When the provision exists for vessel's readiness to sail within 2 hours on completion of cargo including lashing, vessel shall not be penalised for such an estimated shipping movement planned by the Port.

M/s. Bharath Petroleum Corporation Limited (BPCL)

- (i). It is desirable that a meeting is called with the other industry members like IOC and HPC so that the matter can be discussed in detail and understood by all.

10. On the basis of the discussion held in the joint hearing the PPT has modified its proposal. The modification proposed by the PPT is summarised below:

(i). **Cargo Related Charges**

Wharfage

- (a). Sl. No.15 POL and products.
There shall be a concession of Rs.5/- per metric tonne above the 2.0 million tonnes per annum.
- (b). Sl. No.16 POL THROUGH SBM.
Rs.15/- instead of Rs.10/- earlier proposed.

(ii). **Vessel Related charges**

Berth Hire

- (a). For berth hire the rates indicated are for the first 24 hours period and thereafter, the same is to be levied on each commenced 12 hours period.
- (b). In case, the vessel hoists false signal of readiness to sail or informs the port signal station to that effect but is not actually ready to sail, a penalty of one day's berth hire, in addition, will be levied for such false signal.

(iii). **Terms and Conditions**

- (a). The night navigation period will be from 6 PM to 6 AM or such periods as may be notified by Deputy Conservator from time to time.

- (b). In case of any dispute about the scope or meaning of any term, the decision of the Chairman, PPT shall be accepted as final. However, in all such cases, the same shall be subject to adjudication by TAMP if a dispute is referred to them.
- (c). All dues in respect of services required will have to be paid in advance as per demand. All demands not paid in time for genuine reasons shall bear simple interest at the rate of 20%.

Interest at the same rate will be payable for delays in refunds to the port users after the expiry of 7 days from submission of all relevant documents to the port as per the check list in vogue for such refund cases.

- (d). Penal berth hire dues @ \$ 100/- USD per hour for foreign vessels and Rs.3000/- per hour for coastal vessels will be levied if the vessel fails to be ready for sailing after 2 hours of completion of cargo work including lashing wherever necessary thereby resulting in delay in berthing of another waiting vessel for the berth.

(iv). **Pilotage and Towage**

Pilotage and towage is inclusive of one inward and one outward movement using two tugs. In case where more than two tugs are required, hire charges for additional tugs will be paid as per clause 5.0 "Hire charges for floating crafts".

- 11. (i). The port has also intimated that the 'volume discount' available for import of coking coal and export of Thermal coal is proposed to be extended for liquid bulk also.
- (ii). The percentage rise in the proposed revision in tariff vary from item to item and from cargo to vessel related charges. It is difficult to maintain uniformity in this regard at the present stage.

12. The TNEB has sent a separate proposal for reduction of port related charges for movement of coal at the PPT. This was taken up as part of the joint hearing at the PPT. It was stated that the PPT would give specific details of costing relating to wagon – unloading and intraport transportation and also give information about the non-statutory charges cited. However, a statement showing a commodity wise wharfage cost per tonne including Thermal coal was submitted along with the modified proposal. The PPT has given the costing relating to wagon-unloading and intraport transportation only at the very last moment during the final discussions.

13. It was decided to settle the proposal of the TNEB as a part of the general revision of the Scale of Rates. Another proposal was also received from the PPT to amend the revision of charges for handling iron ore in view of

TAMP's order No.TAMP/1/97-PPT dated 13 April 99 relating to a case filed by M/s. Ispat Industries Limited. The port bifurcated the consolidated charges of Rs.58/- as given below:

- (i). Shipment charges for iron ore : Rs.30/- PMT
- (ii). Tippling charges for iron ore : Rs.28/- PMT

14. The PPT proposed to revise the Scale of Rates in respect of iron ore to Rs.70/- and proposed to bifurcate with reference to our order as given below:

- (i). Shipment charges of iron ore : Rs.40/- PMT
- (ii). Tippling charges of iron ore : Rs.30/- PMT

(There shall be concessions in shipment charges @ Rs.5/- per tonne for shipment above 1 million tonne and Rs.15/- for shipment above 2 million tonne per annum)

15. It was decided to take up the above proposal along with the general revision of Scale of Rates of the PPT i.e., this case.

16. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, and based on a collective application of the mind the relevant issues are analysed as follows:

- (i). The PPT has made a good attempt for a comprehensive tariff revision proposal. Although we have not been insisting upon such comprehensive proposals, port-users have been speaking in favour of such proposals so as to be able to assess the total impact of the revision at one go. Notwithstanding our readiness to entertain piecemeal proposals for revision of tariffs, Port Trusts have lately begun to opt for such comprehensive proposals. Recently two very good comprehensive proposals for tariff revision, received from the TPT and CHPT have been decided. The VPT has submitted their comprehensive proposal. A comprehensive proposal for revision of cargo-related charges from the MOPT has also been received. In this backdrop, the present proposal of the PPT, which is perhaps the first to be received, can therefore be said to have blazed a new trail.

While comprehensive proposals do give an opportunity to assess the total impact of the revision at one go, and also foreclose opportunities for overlap of allocation of costs, it cannot be said to promote true adherence to the principle of *quid pro quo*. Also, in the absence of an activitywise revision of tariffs, cost-centrewise data do not emerge thereby inhibiting scrutiny of the cross-subsidisation element. It is, of course, possible for a comprehensive proposal also to be backed up by cost-centrewise calculations. Only, we do not at present have the (professional)

staff support to cope with that kind of detailed examination of proposals. Also, many Port Trusts do not have the data back-up for such cost-centrewise proposals.

- (ii). In this case, the PPT has attempted to provide activitywise data. But, there are gaps in the presentation of information. Because of these gaps, and because of some basic changes made in the calculations, it has not been possible for us to pursue the activitywise consideration; that will involve a massive revisional exercise for which, as earlier stated, we do not have the resources. The port will also need quite some time to do the recalculations. Hence, it is proposed to decide on the revision on overall considerations with break-down only between the two major groups of tariffs viz., cargo-related charges and vessel-related charges.

- (iii). (a). The proposal has been prompted by a Rs.900 crore ADB-funded Project for introduction of mechanical handling of coal. In our opinion, it may not be appropriate for the PPT to link the general revision of tariffs to such a massive project relating to one cargo. Inclusion of this (massive) investment will unnecessarily add the costing for other cargoes as well.

It will be desirable to treat the ADB-funded Project as a separate self-contained item for coal. Costing details can be worked out exclusively for coal so as to be able to prescribe a separate tariff for coal. The project is not yet completed; it is expected to be commissioned only by April 2001. That being so, there is still time for the PPT to work out the details and give the separate costing.

- (b). Coal is now handled partly at the Iron Ore Handling Plant (IOHP) set up for iron ore and partly manually. Taking coal away for a separate consideration will, therefore, have implications for the IOHP; the cost per tonne there may go up. This implication has not been explained by the PPT which is another reason why we cannot accept it as it is.
- (c). At the joint hearing, the PPT agreed to discuss with the Mahanadi Coalfields Limited (MCL) and the Tamil Nadu Electricity Board (TNEB) and come up with a supplementary proposal. This has not yet been done.
- (d). In the details relating to the ADB-funded project, the provisions for 'repairs and maintenance' plus 'depreciation' add up to a double of the capital invested in the project. This position is somewhat unusual and will need to be explained.

- (e). In the details relating to the ADB-funded project, the expenditure on 'wages' has been shown to increase by 25%. It is extraordinary that, in a project focussing attention on 'mechanisation', there is such an increase in wages. This, again, will need to be explained.
- (f). At the time of the joint hearing, the following extraordinary statement was made by the PPT about the ADB-funded project: "This is not a case of 'new project – new cargo'; this is a case of 'new project – old cargo'". This statement introduces doubts about the viability of the project. It will, therefore, be useful to require the PPT to state what was the IRR of the project at the time of its sanction; and, what is it now.
- (g). In line with the proposal to keep aside the ADB-funded project, we have also to exclude the 'Depreciation' figures relating to the project.
- (h). At the time of the joint hearing, a reference was made to payment by the TNEB of many non-statutory charges. It was contended on behalf of the PPT that, the new system would eliminate all that and, the TNEB would make overall savings. The PPT can incorporate them while proposing a separate tariff for coal.
- (i). At the time of the joint hearing, the PPT was inclined to talk in terms of separate tariffs for 'mechanical handling' and 'conventional handling' and *not* for 'iron ore' and 'coal'. In the subsequent discussions, the PPT explained that there had been confusion on this point because of there being three different rates for handling of coal – for conventional handling of coal; for mechanical handling of coal at the IOHP; and, for mechanical handling of coal in the new ADB Project to be commissioned. In other words, at the IOHP, there will be one rate for handling of iron ore and another rate for handling of coal! This arrangement at the IOHP will indeed be untenable in the sense that, at the same Plant, different rates will be applied for (mechanical) handling of different cargoes. But, this has been allowed to be continued on the following considerations:
 - (a). This is the existing practice. There are different rates in force.
 - (b). The (only) user concerned (viz., the TNEB) is agreeable to continuance of this practice.
 - (c). The PPT assures to do away with this anomaly as soon as the Coal Handling Plant is commissioned. In other words, the practice of applying different

rates for handling different cargoes at the IOHP will, thereafter, be discontinued. Mechanical handling of coal will then be done only at the Coal Handling Plant. If, for any reason, coal is required to be handled (mechanically) at the IOHP, then, the rate prescribed for handling iron ore will apply.

As agreed to at the discussions, the PPT will submit a separate proposal for fixing the rate for handling of coal in the Mechanical Coal Handling Plant under construction.

- (iv). Even as we require the PPT to do separate costing for coal and come up with a separate tariff proposal relating to the ADB-funded project, therefore, we have to advise them to address in particular the points discussed above. These factors reinforce our reluctance to link the ADB-funded project with a proposal for general revision of tariffs.
- (v). The traffic projections given have been scaled down from the Ninth Plan figures. The Ninth Plan, according to the PPT, was optimistic and did not fully reckon with the extent of recession. Nevertheless, at the discussions, the PPT was required to indicate more realistic figures. Since, by then, the year 1999-2000 had virtually ended, the PPT was advised to base its (revised) projections with reference to the 1999-2000 'actuals', and, with reference to the firm indications available from the TNEB, OCFL (Phase-II) and POL. This was accepted by the PPT; the calculations were recast on this basis.
- (vi). The projection of revenue increase is based on the revised projection of traffic increase. As such, it is acceptable.
- (vii). (a). In the income projection, especially in respect of vessel-related charges, exchange rate fluctuations had not been reckoned with. This was pointed out at the time of the joint hearing. This was particularly stressed at the (subsequent) discussions also.
- (b). The exchange rate fluctuation for the period can be said to have been of the order of 3% per annum. The PPT was accordingly advised to reckon with this figure in the income projections. As earlier stated, this would be relevant only for vessel-related charges. Since in the PPT, 50% of the vessels calling belong to the 'coastal' category, the incremental income due to exchange rate fluctuation will be relevant only to the income from the 50% of 'foreign-going' vessels. In view of the fact that the year 1999-2000 had virtually ended, the PPT was advised to apply this figure accordingly at the rate of 3% for 2000-01, and at the rate of 6% (3+3) for 2001-02. This was accepted by the PPT; the calculations were recast on this basis.

- (c). With reference to the Government policy of encouraging coastal trade, this Authority allows continuance of the concessions on vessel-related charges in respect of 'coastal' vessels. This concession will remain pegged at 30% of the rates applicable to 'foreign-going' vessels. But, in order to eliminate the unintended escalation in the extent of this concession, the system of computing the 'coastal rates' is revised. At the time of amending the Scale of Rates after a regulatory revision, the coastal tariff shall be fixed by allowing a 30% concession **on the revised rates** for 'foreign-going' vessels. The 'coastal rates' will continue to be denominated in rupee terms. This denomination will be based on 'conversion' to be made with reference to the 'Customs Rate of exchange' prevailing on the date of this order (i.e., US \$ 1 = Rs.43.80).
- (viii). In the income projection, the PPT had not included 'Financial and Miscellaneous Income (excluding Interest)'. Although this item involves only an entry of the order of Rs.4 crores per annum, it is still substantial enough not to be ignored. It is, therefore, added accordingly. It will be relevant here to clarify that, in this context, all interest (including 'other than ADB items') is omitted.
- (ix). We had recently passed a general Order reducing the unit of Berth Hire Charge from 24 hours to 8 hours. This Order was made commonly applicable to all the Major Port Trusts. The implication of this order for purposes of estimation of income from 'berth hire' has also been duly built into the (revised) income projections.
- (x). The PPT had earlier envisaged an increase in the cargo-related charges for handling of cargo at the captive berth of the PPL. But, based on the subsequent discussions, the PPT has withdrawn this item to be presented along with the proposals for revision of Estate Rentals and Equipment Hire Charges.
- (xi). The PPT has a provision for offering volume discounts on coking coal. The system of offering 'volume discounts' is proposed to be extended to thermal coal (handled at the IOHP), iron ore, and POL. We approve the proposals for 'volume discounts' relating to coal handled at the IOHP and iron ore. In the light of our decision of not allowing any increase in POL rates, we approve a volume discount of Rs.3/- per tonne on wharfage beyond the volume handled above the existing traffic of two million tonnes per annum.
- (xii). In the PPT's proposal, 'expenditure escalation' has been assessed at different levels (i.e., different percentages) for different items. It has been the approach of the Authority to adopt

an average figure uniformly for all items in this regard. The Authority had earlier been reckoning with an annual escalation factor of 6%. But, consequent upon the representations made by the TPT, this was increased to 10%. A similar approach was adopted in the case of CHPT also. We have adopted a similar approach in this case too.

- (xiii). (a). The expenditure projection does not incorporate implications of the wage revision that are on the anvil. The PPT will, in all likelihood, come up with a supplementary proposal after the wage revision takes place.
- (b). It has been the approach of this Authority to built the (prospective) wage-increase implication into the annual escalation factor. Separate provisions have not been allowed for such estimates. In fact, the Authority had earlier been reckoning with an annual escalation factor of 6%. But, consequent upon the representations made by the TPT, this was, as earlier stated, increased to 10%, especially because of the heavy wage burdens to accrue from wage revisions. The Authority, as earlier stated, will adopt the same approach in this case too.
- (c). The 10% escalation factor will be sufficient to absorb fully the burden prospectively. It has to be recognised in this context that wage revisions also will have an 'efficiency increase' aspect. As is known, the Government does stipulate an annual figure in this regard in their MOUs with the Port Trusts. (The Authority has also been thinking of adopting this figure when it is decided to introduce the 'CPI minus X' formula for tariff fixation.) This apart, in the wage negotiations, the Port Trusts have been insisting upon an agreement about effecting improvements in the levels of performance. If such efficiency increases also taken into account, the effective wage burden will decrease making it possible for the 10% annual escalation factor to more than bridge the gap in the provision.
- (d). As regards provision for 'arrears', it has been the stated position of the Authority not to allow such entries in the tariff revision estimates. The logic has been that, just for the sake of clearing a one-time debit, such an entry will create a permanent burden on tariff estimates. That being so, the PPT will be required to meet this liability from out of its 'reserves'. This has been the approach adopted on this issue so far. We see no reason to depart from this approach in this case.
- (xiv). The figures relating to 'capital employed' are found to be unrealistically high. Notwithstanding the extraordinarily alarming 'surplus labour' position, the PPT has been spending huge

amounts on additional berths with reference only to vague guarantees of POL and other traffic. The figures of 'capital employed' will, therefore, require to be rigorously scrutinised at the time of the next revision. In the meanwhile, for purposes of the current exercise, the PPT itself was required to reverify the figures with reference to works completed and likely to be completed. This has been done by the PPT. The reverified figures have been incorporated in the revised Financial Statement.

- (xv). While considering such proposals, the Authority has been admitting an 18% return on capital employed. This was on the basis of 12% towards interest, 3% towards contribution to a Renewal Fund, and 3% towards contribution to a Development Fund. But, in the context of another case recently, the Government has clarified that it has lowered its rate of interest (on loans to Port Trusts) from 14% to 13.5% for the year 2000. Accordingly, the Authority has allowed a rate of return in this case of only 19.50% (13.50 + 3 + 3).
- (xvi). As will be evident from the foregoing analysis, several fundamental changes have been introduced in the calculations:
 - (a). Exclusion of all elements relating to the ADB-funded project for mechanical handling of coal.
 - (b). Incorporation of the implications of exchange rate fluctuations in income projections.
 - (c). Elimination of varying expenditure escalation figures of different items and provision of a 10% uniform annual escalation factor which will absorb also all wage liabilities prospectively.
 - (d). Adding the 'Financial and Miscellaneous Income (excluding Interest)' to the income estimation.
 - (e). Revision of the traffic projections on the basis of the 1999-2000 'actuals' and with reference to firm indications; and, revision of income projections accordingly.
 - (f). Revision of figures relating to 'capital employed' on a realistic basis.
 - (g). Reduction of 'return on capital employed' from 20% to 19.5%.

17. With reference to the changes discussed above, the PPT has recast its Financial Statement. A copy of this recast Financial Statement is attached as **Annex**. As can be seen therefrom, the average deficit for the

years 2000-01 and 2001-02 works out to around 15%. Accordingly, an overall increase of 15% is approved.

18. (i). This Authority has no jurisdiction to examine the rates for 'railway operations'. That being so, the figures indicated in this regard by the PPT are accepted at face value.
- (ii). As earlier stated, the PPT has agreed to come up soon with a supplementary proposal for revision of Estate Rentals including rentals for properties in operational area, Equipment Hire Charges, and charges relating to the captive berth of the PPL.
- (iii). In this backdrop, within the overall ceiling of 15% approved for the revision, we allow a uniform increase of 5% in vessel-related charges and 15% in cargo-related charges. However, the PPT has proposed a reduction in wharfage on some commodities and less than 15% increase in wharfage on some other commodities. In such cases, the proposal of the PPT is approved. There will be no change in the percentage of levy of wharfage based on advalorem, consequent on this revision. We realise, the deficit position will not be wiped out even with these revisions. The deficit even after revision is likely to be around 5%. However, since the PPT will soon be coming up with a separate proposal for revision of Estate Rentals (which is the major activity contributing to the overall deficit), we feel that the deficit can be taken care of while considering the proposal for revision for Estate Rentals. In their interactions with us, the PPT had accepted this position.
- (iv). Within the cargo-related charges, 'POL handling' has been seen to indicate a surplus position. If a uniform percentage of increase is applied, it will mean cross-subsidisation from POL to other cargo. Even though it may not be possible to eliminate the cross-subsidisation at one go, we do feel that such subsidies shall be reduced gradually. And, as a first step, in some other cases, at least further increases have not been allowed. Accordingly, we do not approve any increase in POL handling charges at the PPT also.
- (v). The PPT has accepted our suggestion to specify the following conditions in its Scale of Rates:
- (a). 'Pilotage' will be defined to mean one inward movement, one outward movement, and one shifting. That being so, there will be no need to refer to the number of tugs and the varying charges therefor.
- (b). The PPT agreed to withdraw its proposal for levy of separate, higher charges relating to night navigation. That being so, no further consideration is necessary in this

regard including specification of night navigation timings separately for Winter and Summer seasons.

- (c). The unit for berth hire charge will be reduced from 24 hours to 8 hours.
- (vi). Since infrastructure for water supply is installed for all vessels in general, it will be more logical to include the infrastructure cost for supply of water in the computation of berth hire charge. The PPT has accepted this contention and has agreed to initiate action accordingly before the next revision.
- (vii). The PPT had some time ago introduced some concessions to iron ore vessels for vessel-related charges. It has now proposed to discontinue the concessions. This will not be a case of revision of a tariff. This is simply a commercial decision of the PPT to withdraw certain concessions earlier given for whatever reason. We have, therefore, no objection to the proposed withdrawal of the concessions to iron ore vessels.
- (viii). The PPT also has a system of allowing 'priority berthing' for an additional charge. This Authority does not view this concept with favour at least at this stage. In the context of limited availability of berthing facilities at present, there will always be any number of vessels ready to pay additional charges for priority berthing. This will give scope for exploitation of (discretionary) powers. But, the PPT has defended this arrangement with reference to a Government circular on the subject. Until we have had an opportunity to go into details of the pros and cons of this concept, it will not be possible for us to take a final stand on this issue. In the event, even as we cannot 'approve' the priority berthing arrangement at the PPT, we do not wish to 'disapprove' it hastily. The PPT can continue to levy the charge as hitherto until this Authority has had the opportunity to examine the issue in detail and take a final view for common adoption by all the ports. However, the 5% increase approved in this case will apply only to the berth hire charges and not to the priority berthing rates. It will continue to be @ 25% of the applicable berth hire or berth hire for 24 hours, whichever is higher.
- (ix). As earlier stated, the proposal of the TNEB for reduction of port-related charges for movement of coal at the PPT was reserved to be settled as a part of this case. In fact, the PPT was even required to give various details about non-statutory expenses, etc. Although these details were not earlier received, at the time of the final discussions, these have been produced. But, in view of the decision to delink 'coal-handling' from the generality of provisions and to single it out for separate consideration with reference to the ADB Project, the issue arising out of the TNEB proposal is also left undecided to be taken up along with consideration of the PPT proposal relating to the ADB Project.

- (x). While scrutinising the proposal, it has come to notice that the port is having 1,426 cargo-handling workers whose present average engagement is 8 days per month; and, this will be further reduced to 2-3 days per month after commissioning of the Mechanical Coal Handling Plant. Possibly, the port will have to continue to live with this redundancy till the labour policy is changed. Nevertheless, this alarming fact must be singled out for specific attention by all concerned. It will not be reasonable for this Authority to interminably load this burden on to tariffs.

19. In the last few months, there have been some cases of the PPT wherein the Authority had passed orders prescribing certain changes in the existing Scale of Rates. Since what is proposed now is a comprehensive revision of the Scale of Rates, those changes are also incorporated in this Order for ready reference. These are listed below:

- (i). On a proposal received from the PPT, vide its Order No.PR-14012/22/96-PG/TAMP dated 16 June 97, the Authority had revised the wharfage charge and the free storage period for export of rice as follows:

- | | | |
|-----------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------|
| (a). Wharfage | ... | Rs.50/- PMT. |
| (b). Free storage for | ... | 30 days from the actual date of receipt of the goods in the port premises. |

- (ii). On a proposal received from the PPT, vide its Order No.PR-14011/3/97-PG/TAMP dated 24 June 97, the Authority notified rates for shooting of films as follows:

Sl. No.	Classifications for purpose of these rates	Charges
1.	For shooting of films by a Film Producing company.	Rs.3,000/- per day or part thereof.
2.	For video filming of export/ import cargoes, functions and vessels anchored at berth/sea.	Rs.1,000/- per day or part thereof.
3.	For still photographs of export/ import cargoes and loading operations.	Rs.100/- per day or part thereof.
4.	For taking photographs by the crew on board ships.	Free of charge

1	2	3
5.	For taking photographs of film of the work of loading/unloading of gift cargoes despatched/received by Government Agencies, benevolent institutions and Consulates of foreign countries.	Free of charge

- (iii). On a proposal received from the PPT, vide its Order No.PR-14011/4/97-PG(TAMP) dated 24 June 97, the Authority had notified the landing charges for helicopters at the Paradip Port as follows:

Landing charges for helicopters ... Rs.4,000/- for one landing
Including take off.

The rate is leviable in respect of use of helipad for landing of helicopters belonging to State Governments, Public Sector Undertakings, and private users. However, helicopters carrying passengers, declared as Port Guests, may be exempted from such charges with the approval of the Chairman of the Paradip Port Trust.

- (iv). On a proposal received from the PPT, vide its Order No.TAMP/67/99-PPT dated 15 September 99, the Authority revised the weighment charge for installer's own cargo from Rs.0/25 PMT to Rs.0.30 PMT.
- (v). In a case filed by M/s. Marco Shipping Co. (Private) Limited, vide its Order No.TAMP/2/98-PPT dated 30 September 99, the Authority decided that the 'free day period for gift cargoes will be reduced from 45 days to 30 days'.
- (vi). In a case filed by M/s. United Liner Agencies of India (P) Limited, vide its Order No.TAMP/1/98-PPT dated 29 October 99, the Authority had decided that port dues shall be waived whenever LASH vessels make a second call within a space of 30 days to pick up empty LASH Barges.
- (vii). In a case relating to M/s. Oswal Chemicals & Fertilizers Limited (OCFL), on a proposal from the PPT, vide its Order No.TAMP/4/98-PPT dated 5 December 99 (as modified vide its Order of even number dated 19 August 99), the Authority had fixed the tariff for the berth taken on lease by OCFL. (The details of this order along with the authenticated agreement will need to be incorporated in the new Scale of Rates.)
- (viii). (a). In a case relating to M/s. Ispat Industries Limited, vide its Order No.TAMP/1/97-PPT dated 13 April 99, the Authority decided to bifurcate the Consolidated Charge of Rs.58/- PMT for handling iron ore as follows:

- (aa). Shipment charges for iron ore ... Rs.30/- PMT.
- (bb). Tippling charges for iron ore ... Rs.28/- PMT.

- (b). As part of its comprehensive proposals, the PPT has recommended a revision of these rates to Rs.40/- PMT and Rs.30/- PMT, respectively. This cannot be accepted. In line with our proposal for a 15% increase, the rates revised to Rs.33/- PMT and Rs.31/- PMT, respectively.
- (c). The PPT has proposed some volume discounts for handling iron ore. Introduction of the concept of volume discounts even for handling of dry bulk cargo is accepted.

20. The Authority had passed an order on levy of charges for 'cold moves' of vessels some time ago in the context of the Mormugao Port Trust (MOPT). The relevant portions of that order are extracted below for ready reference:

"(a) For shifting a vessel from stream to berth or from berth to stream or change of berths or anchorages, separate charges are leviable. The shifting charges shall be levied on all acts of shiftings which exclude the inward and outward movements connected with the pilotage and additional two acts of shiftings."

"(b) Any operation as above performed for the convenience of port shall not be charged."

Port convenience is defined to mean of the following:

("). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage / mooring buoys is shifted / inberthed for undertaking work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

*(**). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate, on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated as PORT CONVENIENCE.*

*(***). Any other shifting as decided by the Chairman/ MPT may be treated as PORT CONVENIENCE."*

"(c) In case of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable."

“(d) *Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:*

- (*) Non-cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.*
- (**) Vessels using the berth exclusively for overside loading / discharge.*
- (***) Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.”*

We prescribe this MOPT formulation for adoption at the PPT also.

21. In the context of tariff revisions in other ports, we have been passing orders to introduce a number of other changes as listed below:

- (a). There will be no separate wharfage on shut out cargo.
- (b). There will be no additional levy on deck cargo.
- (c). For purposes of billing, rounding off will be to the nearest rupee on the grand total of each bill.
- (d). There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to users.
- (e). For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and port non-operating days shall be excluded.
- (f). Categorisation of unclassified cargo as hazardous will be done strictly in accordance with the IMDG Code.

We prescribe these principles – which we wish to describe as ‘good practices’ – for adoption at the PPT also.

22. This Authority has separately issued Orders for uniform adoption by all the Major Port Trusts on the following subject:

- (i). Definition of ‘coastal’ and ‘foreign going vessels’ for the purposes of levy of vessel related charges by the Port Trusts.

- (ii). Prescribing a maximum time limit of two months for levy of storage charges for abandoned FCL containers / shipper owned containers and 'other than shipper owned containers'.
- (iii). Derrick charges on packages weighing more than 20 tonnes.
- (iv). Levy of penal interest on delayed payment by the users as well as on delayed refund by the Port Trusts.
- (v). Time limits beyond which berth hire will not apply.
- (vi). Prescribing the port dues to be levied under Section 50A and Section 50B of the MPT Act 1963.
- (vii). Levy of port dues on Oil tankers with segregated ballast tank.

For the purposes of ready reference, we reiterate these Orders here to ensure their incorporation in the revised Scale of Rates of the PPT.

- 23.** (i). The matter arising out of the PPT proposal for a general revision of tariffs is disposed of accordingly. Although we have dealt with some of the more important conditionalities governing application of the rates prescribed, it has to be admitted that we have not really made a thoroughgoing scrutiny of all the conditionalities, in the PPT Scale of Rates, to examine their relevance, justification, internal consistency, simplicity etc. This is being done separately in consultation with the PPT. The revised Scale of Rates, incorporating all the changes made will be notified separately soon. In the meanwhile, the PPT can apply the new tariffs with reference to the existing Scale of Rates and with reference to the amendments already decided upon in this and in the earlier orders.
- (ii). The new cargo-related charges will come into effect immediately after notification of this Order in the Gazette of India. The vessel-related charges will come into effect thirty days after notification of this Order in the Gazette of India.

24. The PPT Scale of Rates will be reviewed after one year considering the financial position of the port as a whole. In the meanwhile, hopefully, the other proposal relating to Estate Rentals including rentals for properties in operational area, Equipment Hire, charges for the PPL captive berth, and mechanical handling of coal would have also been received for consideration.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Ext/143/2000]

ANNEX

PARADIP PORT TRUST

FINANCIAL STATEMENTS SHOWING SURPLUS/DEFICIT
ACTUALS FOR 97-98 & 98-99 AND PROVISIONAL for 99-00 & ESTIMATES FOR 2000-01 & 2001-02
(Rs. in Cr.)

PARTICULARS	1997-98	1998-99	1999-00	2000-01	2001-02
Traffic in Million Tonnes	13.30	13.10	13.63	14.50	17.00
1. OPERATING INCOME					
Cargo Handling & Storage	104.61	101.11	105.20	111.92	131.21
Port & Dock Charges	41.59	40.97	42.63	45.11	52.86
Railway Earnings	23.14	20.85	21.69	23.08	27.06
Estate Rentals	7.39	9.86	6.50	6.50	6.50
Increase due to F.E Rate variatio	0.00	0.00	0.00	0.56	1.35
TOTAL-I	176.73	172.79	176.02	187.16	218.97
2. OPERATING EXPENDITURE					
Cargo Handling & Storage	32.84	34.33	37.76	41.54	45.69
Port & Dock facilities	19.35	19.86	21.85	24.03	26.43
Railway workings	8.21	7.42	8.16	8.98	9.88
Estate Rentals	16.00	18.24	20.06	22.07	24.28
Management & Gen. Admn.	26.91	33.56	36.92	40.61	44.67
TOTAL-II	103.31	113.41	124.75	137.23	150.95
3. OPERATING SURPLUS(I-II)	73.42	59.38	51.27	49.93	68.02
4. FINANCE & MISC. INCOME(EXCL. INT)	-5.99	3.28	4.00	4.00	4.00
5. FIN & MISC. EXPR (EXCL. INT. ON LOA	13.80	8.95	10.00	11.00	12.10
6. NET SURPLUS (3+4-5)	53.63	53.71	45.27	42.93	59.92
7. CAPITAL EMPLOYED (EXCL. CASH BAL)	366.52	364.10	386.10	409.10	427.10
8. RETURN @ 18/19.50% ON (7)	65.97	65.54	75.29	79.77	83.28
9. SURPLUS(+)/SHORTFALL(-) (6-8)	-12.34	-11.83	-30.02	-36.84	-23.36
10. SURPLUS(+)/SHORTFALL(-) AS % ON 1	-6.98	-6.85	-17.05	-19.68	-10.67
AVERAGE (%) 1999-00 TO 2001-02				-15.80	
AVERAGE (%) 2000-01 TO 2001-02				-15.18	

